SKRZYDLATA POLSKA

NR 33 (527) • 13.VIII.1961 r. • ROK XVII • CENA 2 zł

Żar! Jedno z najpiękniejszych polskich szybowisk, miejsce szkolenia pilotów Lotniczego Przysposobienia Wojskowego (patrz — strona 4).

Foto: B. Koszewski

Jurij Gagarin o swym locie w Kosmos
(str. 3)

LOTNICY — ROCZNIK 1944
(str. 4–5)

„Skrzydlata" rozmawia z aktorką Ewą Berger-Jankowską
(str. 5)

NALOT BOMBOWY SPRZED SZEŚCIU WIEKÓW
(str. 7)

Papierowa wojna
(str. 9)

Turbośmigłowy samolot pasażerski An-10 „Ukraina"
(str. 10–11)

Z tygodnia na tydzień

● **PROJEKT TRZECIEGO PROGRAMU KPZR** opublikowany 30 lipca br. zawiera m. in. bardzo znamienne stwierdzenia w odniesieniu do lotnictwa i kosmonautyki. W części II projektu programu, mówiącej o zadaniach Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego w budowie społeczeństwa komunistycznego, czytamy m. in.:

„...Komunikacja lotnicza przekształci się w masowy rodzaj przewozu pasażerów, obejmie wszystkie rejony kraju.

Nastąpi dalszy szybki rozwój najnowszej techniki odrzutowej, przede wszystkim w dziedzinie komunikacji powietrznej, a również dla opanowania przestrzeni kosmicznej".

Dalej, w trzecim rozdziale II części projektu Programu, mówiącym o umocnieniu sił zbrojnych i zdolności obronnej Związku Radzieckiego, czytamy m. in.:

„Z punktu widzenia warunków wewnętrznych Związek Radziecki nie potrzebuje armii. Lecz ponieważ trwa niebezpieczeństwo wojny powodowane przez obóz imperialistyczny, ponieważ nie osiągnięto powszechnego i całkowitego rozbrojenia, KPZR uważa za niezbędne utrzymywać potęgę obronną Państwa Radzieckiego, gotowość bojową jego sił zbrojnych na poziomie zapewniającym zdecydowane i całkowite rozgromienie każdego wroga, który by odważył się wtargnąć w Ojczyznę Radziecką. Państwo Radzieckie będzie się troszczyć o to, aby jego siły zbrojne były potężne, by dysponowały najbardziej nowoczesnymi środkami obrony Ojczyzny — bronią atomową i termojądrową, rakietami o wszelkim możliwym zasięgu, by utrzymywały na odpowiednim poziomie wszystkie rodzaje wojskowego sprzętu technicznego i broni".

Projekt Programu KPZR wywołał olbrzymie wrażenie na całym świecie.

★

● **DRUGI KOSMONAUTA** amerykański kpt. Virgil Grissom wzniósł się w zasobniku „Mercury" na wysokość 180 km i po 15 minutach powrócił na ziemię. Próba z wystrzeleniem z przylądka Canaveral rakiety „Redstone" z zasobnikiem „Mercury", jaka odbyła się 21 lipca br. – kilkakrotnie zresztą odraczana – była tylko powtórzeniem lotu Shepharda. Start odbył się o godz. 14.21 czasu warszawskiego. Kpt. Grissom leciał z prędkością około 8.490 km/h. Zasobnik „Mercury" spadł do Atlantyku w odległości mniej więcej 488 km od miejsca startu, w strefie wysp Bahama. Grissom wydostał się z kabiny, która – sądząc z jego słów – przeciekała i pływał kilka minut zanim śmigłowiec wyłowił go i odtransportował na pokładzie lotniskowca „Randolph". Zasobnik zatonął w kilka minut później. Próby jego wyłowienia nie dały rezultatu.

★

● **JERZY WOJNAR,** znany nasz szybownik i znakomity saneczkarz zarazem, otrzymał w przeddzień Święta Odrodzenia tytuł i odznakę Zasłużonego Mistrza Sportu. Gratulejemy.

★

● **BALON „POZNAŃ"** wzlotem swym w dniu 22 lipca br. rozpoczął Dni Młodości w stolicy Wielkopolski.

★

● **TELEWIZJA POLSKA** pokazała w Święto Odrodzenia najnowszy radziecki film dokumentalny pt. „Pierwszy rejs w Kosmos".

★

● **STANISŁAW ZALESKI** zmarł nagle 22 lipca br. w Warszawie, w wieku lat 54. Zmarły był podpułkownikiem pilotem rezerwy, byłym oficerem 3 pułku lotniczego w Poznaniu, po wojnie inspektorem Wojsk Lotniczych Polski Ludowej, a ostatnio pracował w PLL „LOT". Pogrzeb odbył się 27 lipca br. na Cmentarzu Wojskowym na Powązkach.

★

● **PLL „LOT"** zakupiły ostatnio we Włoszech 2 wielkie samochody-cysterny o pojemności 25 tys. litrów każdy. Związane jest to z przejęciem przez „LOT" od BEA zadań zaopatrywania w paliwo lądujących na Okęciu samolotów brytyjskich. W tych dniach udała się też do Włoch 5-osobowa ekipa z głównym mechanikiem PLL „LOT" inż. P. Reuttem na czele, która przyprowadzić ma samochody-cysterny do Polski. Po 5-dniowym zapoznaniu się z obsługą tego sprzętu kierowcy nasi pojadą z Turynu do Austrii, a następnie przez Czechosłowację do Polski. (r. s.)

★

● **POKAZY LOTNICZE** połączone z lotami propagandowymi dla publiczności zorganizowały niektóre aerokluby regionalne w dniu 22 lipca br.:

Aeroklub Bydgoski w Złotowie;

Aeroklub Tatrzański — z okazji otwarcia Szkoły Tysiąclecia i zlotu młodzieży;

Aeroklub Warmińsko-Mazurski – w Olsztynie, z okazji wojewódzkiego zlotu młodzieży. (j. s.)

★

● **TOMASZKIEWICZ** Władysław, przewodniczący Rady Zakładowej PLL „LOT", otrzymał srebrną odznakę Odbudowy Warszawy.

★

● **DO WŁOCH,** na szybowcowe mistrzostwa Italii, udały się 28 lipca br. dwie nasze pilotki: Pelagia Majewska (w charakterze zawodnika) i Maksymiliana Paszyc (jako pomocnik).

★

● **AEROKLUB PRL** zamierza wziąć udział w Europejskim Locie FAI, jaki odbędzie się w dniach 6–10 września br. (trasa lotu obejmuje Włochy, Austrię, Szwajcarię i Jugosławię. Rozważa się także sprawę ewentualnego startu na samolocie „KOS". (j. s.)

★

● **JURIJ GAGARIN,** pierwszy kosmonauta świata, po 4-dniowej wizycie na Kubie, gdzie odznaczony został przez rząd kubański najwyższym orderem Republiki – „Playa Giron", udał się z kolejną wizytą do Brazylii. Następnym etapem podróży radzieckiego kosmonauty będzie Kanada, do której zaproszony został przez amerykańskiego milionera Cyrusa Eatona.

★

● **WRAK SAMOLOTU** niemieckiego, na głębokości 9 metrów w jeziorze Głębokie w powiecie Braniewo, znaleźli płetwonurkowie Gdańskiego Klubu Morskiego.

★

● **RAKIETA** geofizyczna „Veronique", którą Międzynarodowy Komitet UNESCO przysłał Muzeum Techniki NOT w Warszawie jako eksponat na wystawę pn. „Ziemia jako planeta" (otwarta zostanie w końcu br.), została wystawiona przed Muzeum PKiN. Uprzednio była ona w Politechnice Warszawskiej, gdzie z francuską rakietą mieli możność zapoznać się studenci politechniki, którzy też dokonali na niej niezbędnej „kosmetyki" przed przysłaniem do muzeum.

★

● **NIKITIN,** radziecki astronom, odkrył nie znaną dotychczas kometę. Posiada ona ogromną masę i promieniuje tyle światła co każda z 7 gwiazd Wielkiej Niedźwiedzicy.

★

● **„TECHNIKA LOTNICZA",** miesięcznik Sekcji Lotniczej SIMP, przynosi w swym nowym, lipcowym numerze m. in. następujące prace: mgr. inż. Z. Brodzkiego – „Śmigło" obudowane jako środek uzyskania większego ciągu"; mgr. inż. W. Kordzińskiego – „Silniki lotnicze na 21 wystawie w Farnborough". Mgr inż. St. Madeyski rozpoczyna w tym numerze publikowanie skrótów polskich patentów lotniczych.

★

● **START** statku kosmicznego „Ranger I" z przylądka Canaveral musiano 29 lipca odwołać na 25 minut przed zapowiedzianym terminem (z powodu usterek technicznych). „Ranger I" o ciężarze 305 kG miał dokonać lotu w kierunku Księżyca na dystansie 685 tys. mil., a potem zbliżyć się do ziemi.

★

● **NARADA** aktywu Kół Młodzieży Wojskowej Wojsk Lotniczych i OPL OK odbyła się w Warszawie. Wzięli w niej udział delegaci wszystkich jednostek lotniczych, artyleryjskich oraz oficerskich szkół lotniczych i ośrodków szkolenia. W czasie narady zebrani wysłuchali wystąpienia dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jana Frey-Bieleckiego, który stwierdził m. in., że dowództwo widzi w KMW dojrzałego wychowawcę młodzieży wojskowej, szczycącego się niemałym dorobkiem.

★

● **„ŻONA PILOTA"** – taki tytuł będzie miała książka, której wydanie przygotowuje się w Dowództwie Wojsk Lotniczych i OPL OK. Będzie ona bogato ilustrowana, a jej celem będzie zaznajomienie żon pilotów (i w ogóle lotników) z pracą mężów i niesieniem pomocy w odpowiedniej organizacji życia rodzinnego i towarzyskiego.

★

● **PROMOCJA** absolwentów Akademii Sztabu Generalnego im. gen. broni Karola Świerczewskiego odbyła się 29 lipca br. Tytuł oficera dyplomowanego otrzymało m. in. kilku oficerów z lotnictwa wojskowego. Mjr dypl. Ryszard Siedlicki i kpt. dypl. Marian Gasperowicz (opracował i obronił pracę dyplomową nt. „Analiza teorii i doktryny użycia lotnictwa w Polsce okresu międzywojennego") ukończyli m. in. studia z wyróżnieniem jako prymusi. Kurs lotniczy na ASG osiągnął z obrony prac dyplomowych średnią ocenę – 4,6.

★

● **UMOWA** o cywilnej komunikacji lotniczej podpisana została w Bagdadzie między rządami PRL i Republiki Irackiej. Umowa przewiduje uruchomienie bezpośrednich połączeń lotniczych między Warszawą i Bagdadem przez PLL „LOT" i Irackie Linie Lotnicze.

★

● **PLL „LOT"** i Wydawnictwo Artystyczno-Graficzne ogłosiły dla członków ZPAP oraz studentów ASP konkurs otwarty na plakat pn.: „Podróżuj Lotem". Założeniem konkursu jest uzyskanie plakatu informacyjno-reklamowego, który powinien propagować usługi „LOT-u" w kraju i za granicą.

Termin składania prac do 30 września 1961 r. (godz. 12.00). Informacji dotyczących konkursu udziela sekretariat konkursu WAG, tel. 65401 w. 41 lub Dział Reklamy i Wydawnictw „LOT-u", tel. 22473.

★

● **FAI** zatwierdziło w dniu 18 lipca 1961 r. na posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Astronautycznej dwa pierwsze osiągnięcia kosmonautyczne jako rekordy światowe, a mianowicie:

Rekordy Jurija Gagarina (ZSRR) ustanowione 12 kwietnia 1961 r. na statku kosmicznym ZSRR „WOSTOK": długotrwałość lotu po orbicie okołoziemskiej — 108 min; najwyższa wysokość lotu – 327 km; najwyższa masa uniesiona na wysokość 327 km i orbitę okołoziemską – 4 725 kG.

Rekordy Alana Sheparda (USA) ustanowione 5 maja 1961 r. na statku kosmicznym Project „Mercury Nr 7", typu United States „Freedom-7": wysokość bez lotu po orbicie okołoziemskiej – 186, 307 km, najwyższa masa uniesiona bez lotu po orbicie okołoziemskiej – 1 832,61 kG.

I SZYBOWCOWY RAJD DOOKOŁA POLSKI ZAKOŃCZONY

W dniu 29 lipca br. nastąpiło zakończenie w Jeżowie I Szybowcowego Rajdu Dookoła Polski. Rajd obejmował 14 etapów o łącznej długości 1 400 km. Mimo słabych warunków meteorologicznych zawody należy uznać w pełni za sukces organizatorów — Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Jeżowie i instr. Stanisława Ratusińskiego.

A oto końcowa klasyfikacja: 1. Zientek Adam — 4 900 pkt, 2. Kocimski Czesław — 3 750 pkt, 3. Murawski Aleks. — 3 700 pkt, 4. Grześczyk Janusz — 3 600 pkt, 5. Bronikowski Przemysław — 3 000 pkt, 6. Chmielewicz Włodzimierz — 2 750 pkt, 7. Orłowski Jerzy 2 600 pkt.

29.7.br. nastąpiło zakończenie I Szybowcowego Rajdu Dookoła Polski. Rajd można uznać za udany. (r)

Telegram:

II SZYBOWCOWY RAJD ZESPOŁOWY

W połowie sierpnia br. organizuje się II Szybowcowy Rajd Zespołowy na szybowcu „Bocian" z obsadą pasażerską. Pasażerami będą redaktorzy gazet i czasopism. Zainteresowanych i chętnych pilotów (pierwszeństwo mają posiadacze złotej odznaki i pięćdziesięciu godzin nalotu na samolotach i na „Bocianie") prosimy o natychmiastowe zgłoszenie telefoniczne lub telegraficzne na adres: Wyczynowa Szkoła Szybowcowa — Jeżów Sudecki.

Uwaga instruktorzy szybowcowi!

KONKURS NA METODYKĘ

Ogłoszony w roku ubiegłym konkurs na metodykę szkolenia podstawowego dał pozytywne wyniki, pozwolił zebrać dużo materiału i wykorzystać bogate doświadczenia naszych instruktorów szybowcowych. Kontynuując tę akcję Aeroklub PRL ogłasza konkurs otwarty na opracowanie trzech dalszych działów metodyki szkolenia szybowcowego, a mianowicie:

1. **Metodyka szkolenia w akrobacji szybowcowej.** Temat winien ujmować cały cyki szkolenia od akrobacji podstawowej do pełnej odwróconej.
2. **Metodyka szkolenia w pilotażu według przyrządów.** Temat ten zawiera cały cykl szkolenia od podstaw do lotów wysokościowych z ewentualnym użyciem linktrainera.
3. **Metodyka szkolenia w lotach termicznych.** Temat winien obejmować zagadnienie przygotowania pilota do lotów termicznych, przygotowanie do pierwszego przelotu i początków wyczynu.

Celem konkursu jest opracowanie jednolitej, dostosowanej do naszych warunków, potrzeb i sprzętu metodyki szkolenia szybowcowego. Organizatorzy spodziewają się, że prace zawierać będą szereg wskazówek praktycznych oraz kryteria oceny postępów ucznia. Opracowania powinny być oparte na obecnie obowiązującym „Tymczasowym Programie Szkolenia Szybowcowego", co nie wyklucza jednak ewentualnych sugestii pewnych zmian programu (przy odpowiednim uzasadnieniu).

Każdy temat stanowi zupełnie osobny konkurs. Podobnie jak w roku ubiegłym za najlepsze prace przewidziane są nagrody pieniężne i honoraria autorskie za wykorzystanie w „Biuletynie instruktora szybowcowego". **Termin nadsyłania prac upływa z dniem 31 grudnia 1961 roku.** Organizatorzy mają nadzieję, że wcześniejsze zasygnalizowanie rozpisania wyżej omówionych konkursów zachęci instruktorów do zbierania materiałów oraz uwag praktycznych jeszcze w trakcie obecnego sezonu lotnego. Szczegółowe warunki konkursu przesłane zostaną do wszystkich aeroklubów i szkół szybowcowych. (pj)

Następny 34 (528) numer „Skrzydlatej Polski" ukaże się w objętości 24 stron na Święto Lotnictwa Polskiego.

JURIJ GAGARIN
O SWYM LOCIE W KOSMOS

Zdobywca Kosmosu, Jurij Gagarin, po przylocie na lotnisko Okęcie w Warszawie. Foto: J. Płatek

LOTU tego dokonał jeden człowiek. Dowódcą statku „Wostok" byłem ja, a nad przygotowaniem tego lotu pracowały setki i tysiące ludzi. O ich liczbie możecie wnioskować choćby z tego, że uchwałą Prezydium Rady Najwyższej ZSRR ok. 7 tysięcy pracowników odznaczonych zostało orderami i medalami. A są to tylko najwybitniejsi, najbardziej zasłużeni. Aby przeprowadzić ten lot, trzeba było rozwiązać szereg naukowych i technicznych problemów. Przede wszystkim trzeba było stworzyć potężną rakietę nośną, zbudować odpowiedni pojazd kosmiczny. Sprzęt elektronowy — mózg tego statku zdolny jest sam podejmować logiczne decyzje, w zależności od sytuacji w czasie lotu. Należało przygotować ludzi do lotu. Oprócz tego przed nauką stało olbrzymie zadanie ustalenia, jak będzie się czuł żywy organizm przy wprowadzeniu na orbitę, wtedy, kiedy działają takie czynniki jak duże nasilenie wibracji i silny szum, jak będzie czuł się żywy organizm w stanie nieważkości, czy nie zostaną zachwiane: jego równowaga, proces myślenia i inne fukcje organizmu. W tym celu opracowano szereg problemów, przeprowadzono szereg prób z rakietami, statkami kosmicznymi, poza tym trzeba było opracować jeszcze system zapewniający bezpieczeństwo człowieka podczas lotu. Należało zagwarantować powrót statku na Ziemię i rozwiązać wiele innych przeróżnych problemów. Wszystkie te sprawy zostały rozwiązane i 12 kwietnia odbył się start. Sam start przeszedł bardzo dobrze.

Trzeba powiedzieć, że warunki w jakich odbywałem lot, nie okazały się niebezpieczne dla organizmu człowieka, który przeszedł odpowiedni trening.

Stan nieważkości, w którym znajdowałem się przeszło godzinę, nie odbił się ani na funkcjach organizmu, ani na zdolności do pracy.

Program, który należało wypełnić podczas lotu, był szeroki i różnorodny. Trzeba było przywieźć uczonym jak najwięcej danych z tego lotu kosmicznego. Pytają mnie nieraz, o czym myślałem w czasie różnych etapów lotu. Czymże innym mogłem się zajmować, jak nie wykonaniem postawionych mi zadań. System sprowadzenia statku na Ziemię opracowano bardzo dobrze. Dokładnie po godzinie i 48 minutach znalazłem się znów na ojczystej ziemi radzieckiej.

No, i jak widzicie, jestem żyw i cały. Po locie kosmicznym nasi najwięksi specjaliści z dziedziny medycyny kilka już razy badali stan mego zdrowia i stwierdzili, że lot nie miał żadnego wpływu na mój organizm, a nawet, że stan mego zdrowia jest lepszy niż poprzednio.

Sądzę, że w niedługim czasie po pierwszym locie nastąpi drugi lot kosmiczny, potem trzeci i dalsze. Loty

Major Gagarin przed kamerami Telewizji Warszawskiej. Foto: B. Koszewski

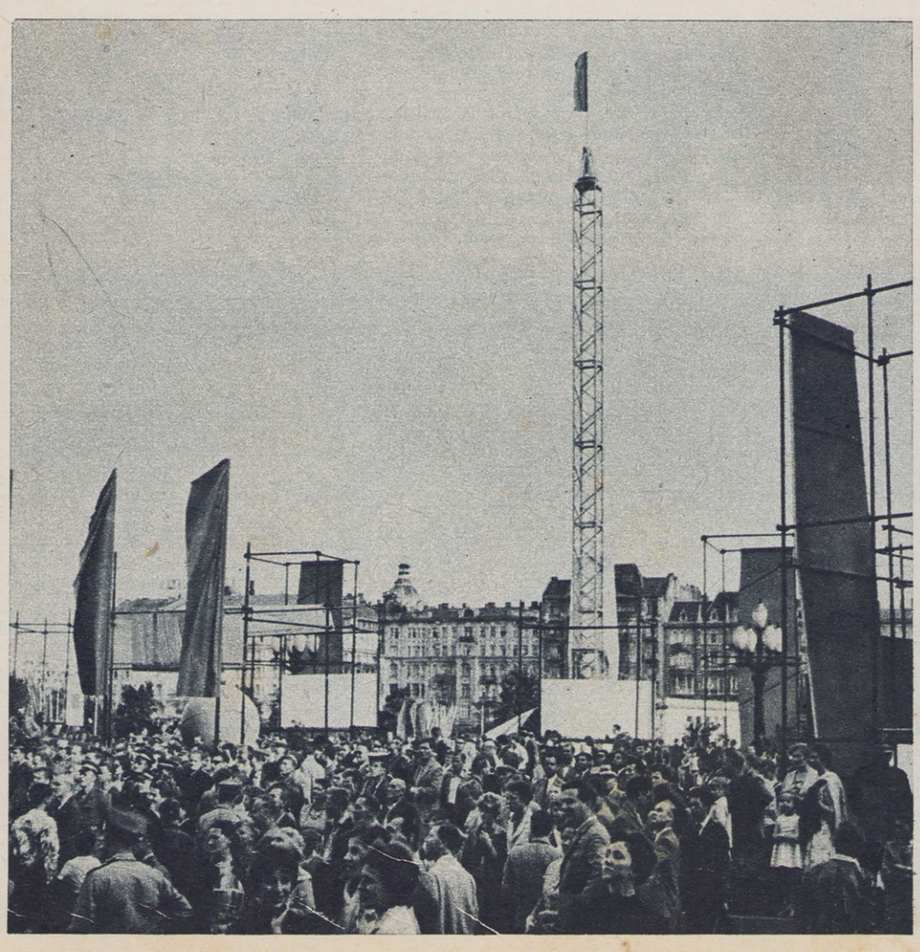
u nas będą się odbywały często, zresztą i miejsca w Kosmosie jest bardzo dużo — wystarczy dla wszystkich. Uczeni radzieccy, nasz rząd — stawiają sprawę tak: niech Kosmos stanie się areną pokojowej współpracy, pokojowego współzawodnictwa różnych systemów państw. Byłoby bardzo przyjemnie, powiedzmy, latać na Księżyc lub ku jakimś planetom w kabinie statku, w którym znajdowaliby się przedstawiciele różnych narodów, gdyby tam byli — powiedzmy — przedstawiciele Związku Radzieckiego, Polski, Francji, Anglii i Ameryki — ludzie różnych narodowości. Przyjemnie byłoby współpracować razem, rozwijać dzieło Kosmosu".

(Z przemówienia wygłoszonego 21 lipca br. na centralnej akademii w Katowicach z okazji Święta Odrodzenia.)

WYSTAWA KOSMONAUTYCZNA PRZED PAŁACEM KULTURY I NAUKI

W dniu 20 lipca br. otwarta została w Warszawie na placu przed Muzeum Techniki NOT, mieszczącym się w Pałacu Kultury i Nauki, wystawa poświęcona lotowi pierwszego człowieka w Kosmos. W oparciu o liczne plansze, wykresy i fotografie pokazuje ona osiągnięcia nauki i techniki radzieckiej — od rakiet meteorologicznych i geofizycznych począwszy aż do wspaniałego lotu Gagarina.

Na zdjęciach — z lewej: Fragment wystawy w jednym z pierwszych dni po jej otwarciu. Zdjęcie poniżej: Na terenie wystawy ustawiono polski myśliwski samolot odrzutowy LiM-2, który cieszy się wśród zwiedzających ogromnym zainteresowaniem. Foto: J. Płatek (2)



Start w dolinę Soły.

LOTNICY

rocznik

1944

ZNOWU tu jestem. Na horyzoncie widać już charakterystyczny łysy szczyt. Od Żaru dzieli mnie trzy godziny marszu.

Nad szczytem płat bezchmurnego nieba. Tak samo jak wtedy, w lipcu 1945 roku, gdy szliśmy sprawdzić czy tam znowu latają. Bo czasem w pogodne dni krążyły nad górami długoskrzydłe ptaki, jak przypuszczaliśmy — pochodzące z tamtego gniazda. I nie myliliśmy się. W starej szopie na szczycie Żaru hangarowało kilka szybowców.

Później przychodziliśmy już często. „Czubek" (aktualnie **kpt. pil. 1 klasy Józef Dudek**), był entuzjastą tych niedzielnych wycieczek. Szybownicy pozwalali nam naciągać liny, pomagać w wynoszeniu szybowców na szczyt góry, zgadzali się z naszą obecnością. Przychodziliśmy więc, aby naciągać liny **Tadeuszowi Górze, Irenie Kempównie-Zabiełło, Adamowi Ziętkowi** i innym znanym szybownikom, którzy startując z Żaru poprawiali rekordy Polski, a później świata. Zazdrościliśmy tym, którzy pilnowali ognisk na szczytach w czasie bicia rekordu Polski w długotrwałości lotu, martwiliśmy się, gdy gasło ognisko na Kiczerze i pilot lądował przed świtem nie pobiwszy rekordu świata.

Dziś znowu idę znaną mi drogą. „Czubek" lata na „Migach" — ja piszę sprawozdania z jego lotów.

Na łysej górze — Żarze — latają kandydaci do lotnictwa wojskowego. Trwa kurs Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia. Wśród uczestników kursu chłopcy rocznika 1944 — rocznika Manifestu Lipcowego.

Na łysej górze wszystko się zmieniło. W hangarze pełno szybowców: „Muchy", „Bociany", „Czaple". Szybowców już nie trzeba wynosić z lądowiska na szczyt góry; nie ma już też koni, które później spełniały tę funkcję. Inny też widok rozpościera się z lotu szybowca. Drogi w nizinach lśnią czernią asfaltu, zamieszkałe stoki gór oplata sieć przewodów elektrycznych, trwają wiercenia badające podłoże pod przyszły zbiornik wodny w Czańcu. Wszędzie wre praca przy budowie mostów i regulacji Soły. Ale nie tylko ta górska rzeka wygląda inaczej niż w pierwszych latach Polski Ludowej. Przed Kętami, na czanieckich łęgach, wyrósł olbrzymi kompleks budynków walcowni folii aluminiowej, od porąbskiej elektrowni wodnej biegną w kierunku Bielska przewody wysokiego napięcia, przez Porąbkę przejeżdża dziennie ponad 50 autobusów.

Gdy rodzili się ci chłopcy, latający dziś na Żarze, tego wszystkiego jeszcze nie było. W góralskich chatach paliły się naftowe lampy. Tysiące robotników chodziło codziennie na stację kolejową do Kęt...

Tylko ci na łysym szczycie są tacy sami jak wtedy — uśmiechnięci zapaleńcy lotnictwa. Poznajemy ich:

Instruktor szybowcowy **Rudolf Kopernok** ma na złotej odznace szybowcowej pełną kolekcję diamentów. Siedzi obok startu na futrzanej kurtce, obłożony zeszytami i instrukcjami. Piloci podchodzą i melodują się przed lotem — po locie.

— Nie zrywaj tak gwałtownie — mówi instruktor. — Gdy się to powtórzy — nie puszczę cię samodzielnie. Przy silniejszym wietrze szybowiec stanie ci pionowo...

Uczeń przyjmuje postawę zasadniczą i mówi coś krótko, coś co przypomina cywilne „dziękuję" i wojskowe „tak jest". Odchodzi.

Chłopcy holują od wyciągu następną „Muchę". Grupa uczniów zrywa się i biegnie do lin. Instruktor **Jan Prokop** staje przy ogonie i zaczepia szybowiec...

Uczniowie biegną po stoku. Gumowe liny wydłużają się:

— Puść!

Szybowce na szczycie Żaru.

Foto: B. Koszewski (3)

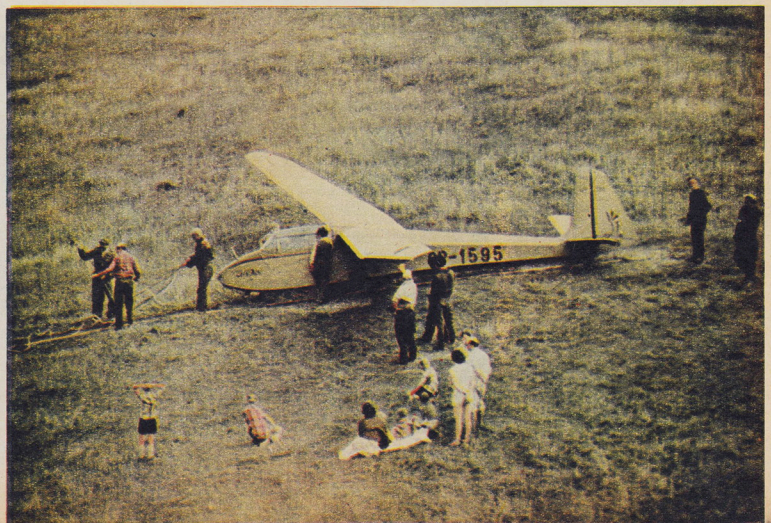
Szybowiec wylatuje z procy naciąganej przez dziesięciu ludzi i porwany wiatrem wznosi się natychmiast nad poziom startu. Siedzący w kabinie **Zbigniew Gawlas** wytrzymuje maszynę w locie po prostej, po upływie pół minuty skręca w lewo i kładzie szybowiec trawersem do wiatru, nabiera wysokości, dochodzi do krawędzi lasu na przeciwległym stoku i zakrętem w prawo oddala się ponad zalewem zapory porąbskiej w kierunku Magórki. Pomarańczowy szybowiec widoczny jest na tle czerni lasu, a później na błękicie nieba. Leci chwilę nad szczytem Chrobaczej Łąki, zakręca w prawo i lekkim opadem nabiera prędkości nad Międzybrodziem. Po chwili długoskrzydła sylwetka pokazuje się nad lądowiskiem, krąży, szuka prądów wznoszących. Jeszcze raz przelatuje prostopadle do startu, ale i w tym rejonie nie trafia na odpowiednie warunki. Zawraca nad Tresnę i Czernichów, robi pół kręgu i podchodzi do lądowania.

— Ten lata pewnie — mówi instruktor. — Puszczam go na żagiel, bo do srebrnej odznaki brakuje mu tylko pięciogodzinnego lotu. Ale jak dotychczas — nie może trafić na odpowiednie warunki...

Takich jak Gawlas jest wielu. W 30-osobowej grupie tylko **Fijał, Pajnowski i Korzeniowski** mają srebrne odznaki. Dwóm pilotom brakuje długotrwałości lotu, dwóm przewyższenia i przelotu, innym dwóm przelotu i długotrwałości. Z nalotem też jest różnie. Jedni przyszli sponad 50 godzinami, a najsłabsi mieli niewiele ponad cztery. Najgorzej jest z tymi, którzy odpowiadają zaledwie minimalnym warunkom przyjęcia na LPW. Ci muszą przede wszystkim dużo latać. Ale warunki nie zawsze pozwalają na loty. Jednorazowo na Żarze można rozwinąć tylko jeden start. Lądowisko u podnóża góry jest bardzo małe, wąskie, tylko z jednym kierunkiem podejścia. Przy lotach przylotniskowych na żaglu w powietrzu może znajdować się tylko jeden szybowiec.

— Bo bezpieczeństwo przede wszystkim — mówi szef wyszkolenia instruktor Kopernok.

Nie wypuszcza się więc samodzielnie tych, którzy latają niepewnie. Dla nich są „Bociany" i loty z instruktorem. Wtedy w tylnej kabinie zasiada **Prokop, Hajduk, Kubicki** lub **Tański.** Coraz więcej młodych pilotów lata jednak samodzielnie.



Przygotowania do startu z lin gumowych.

„Przeciwko bogom" — nowy polski film lotniczy

„SKRZYDLATA" ROZMAWIA Z AKTORKĄ EWĄ BERGER-JANKOWSKĄ

...która w roku ubiegłym ukończyła Państwową Wyższą Szkołę Teatralną w Warszawie. Do tej pory grała w „Świętoszku" Moliera, „Weselu" Wyspiańskiego, „Przy drzwiach zamkniętych" Sartre'a, a ponadto występowała w koncertach estradowych na terenie kraju. Jej dyplomem muzycznym w PWST była piosenka pod tytułem „Człowiek, którego kocham" Gershwina, w przedstawieniu „Wodewil i piosenka" granym w Teatrze Ateneum. Rola Marii w filmie „Przeciwko bogom" jest jej debiutem filmowym. Ewa Berger-Jankowska to młoda i utalentowana aktorka Teatru Polskiego występująca w „Śmierci gubernatora". Ostatnio możemy ją zobaczyć również w „Rozbitym dzbanie" Kleista na scenie Teatru Kameralnego.

— Jak przyjęła Pani wiadomość o roli Marii w filmie?

— Z satysfakcją i jednocześnie z pewną rezerwą. Z jednej strony propozycja ta była dla mnie czymś nowym, z której należało skorzystać — z drugiej chodziło przecież o zaprezentowanie jakiegoś określonego poziomu aktorskiego. W każdym przypadku propozycja obsadzenia roli Marii w filmie „Przeciwko bogom" była dla mnie dużym wyróżnieniem.

— Czy są jakieś różnice w odtwarzaniu roli na scenie i przed kamerą?

— Oczywiście. Na scenie gra się swobodnie jakąś rolę od początku do końca. Natomiast przed kamerą trzeba się skupić i czasem uzbroić w anielską cierpliwość, kilka lub kilkanaście razy powtarzać jedno i to samo ujęcie (bywa, że aktorowi wydaje się, iż jakieś ujęcie nigdy się nie skończy). Niekiedy aktor zmęczony wieloma powtórkami gra trochę sztucznie i nieprzekonywająco.

— Czy podoba się Pani lotnictwo i tematyka lotnicza?

— Bardzo. Do tej pory chętnie czytałam książki lotnicze, a przy „kręceniu" filmu z zainteresowaniem słuchałam opowieści lotników o ich służbie i codziennym życiu. Stali mi się oni bliscy. Ich zawód podobny jest do naszego. Ich służba w powietrzu i nasza gra na scenie to hazard, od którego zależy przyszłość. Porównanie to może zbyt mocne, ale wydaje mi się, iż charakteryzuje ono w jakiś sposób tak pracę aktora jak i lotnika.

— Czy latała Pani i czy lubi Pani latać?

— Latałam oczywiście jako pasażer samolotu i lubię latać.

— Pani zdanie o zawodzie lotnika?

— Sądzę, iż zawód ten uszlachetnia człowieka.

— Za co można cenić lotników?

— Za ich pogodę, odwagę i skromność w opowiadaniu o swoich lotach, niewątpliwie trudnych, czasem nawet bardzo niebezpiecznych, podczas których ułamki sekund decydują o życiu.

— Czy często chodzi Pani do kina?

— To trudno powiedzieć. Przeważnie oglądam lepsze filmy, które ukazują się na naszych ekranach.

— Jaki z ostatnio obejrzanych filmów najbardziej się Pani podobał?

— „Na zachód od Edenu".

— Dziękuję za rozmowę i jednocześnie pozwolę sobie złożyć Pani życzenia dalszej owocnej pracy aktorskiej, nie tylko w teatrze, ale również i w filmie. (m)

Ewa Berger-Jankowska na lotnisku w Lesznie. Foto: T. Malinowski (2)

— Za kilka dni będziemy wyciągać na start tylko jednego „Bociana" — mówi instruktor Rudolf Kopernok.

Rozmawiałem z uczestnikami kursu. Opowiadają mi o pierwszych wrażeniach z lotów na Żarze, o tym jak doszli do lotnictwa.

Czy droga młodych chłopców rocznika 1944 jest taka jak zawsze?

...Nazywa się STANISŁAW BŁASIAK. Gdy spiker 22 lipca 1944 roku odczytywał przez radio Manifest Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego — Błasiak miał zaledwie kilka miesięcy. Jest zdecydowany od dawna: ukończy 5 klasę technikum i wstąpi do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Urodził się i mieszka we wsi Czaniec nie opodal Żaru. Zawsze, jak tylko pamięta, latały nad wsią szybowce. Chodził na Żar przypatrywać się lotom, później wstąpił do aeroklubu. Do wsi przyjeżdżali na urlop lotnicy. Syn sąsiada Błasiaków, kpt. pil. Józef Dudek, opowiadał o lotach na myśliwskich samolotach odrzutowych, o szkole oficerskiej. Ppor. pil. Stanisław Sędziak mówił o lotach nad morzem. Wszyscy lotnicy, których spotykał we wsi, mówili, że lotnictwo jest bardzo ciekawe. Teraz sam się o tym przekonał.

Narodzinom JERZEGO WRÓBLA towarzyszyły wystrzały armatnie i wybuch bomb. Wojska radzieckie i czechosłowackie walczyły o Przełęcz Dukielską. Do Gorlic wkraczała Polska Ludowa. Gdy poszedł do szkoły, zaczęli mu imponować ludzie latający nad miastem. Postanowił zostać jednym z nich. Zamiar ten pochwalał ojciec i wujek, kpt. pil. Grudziński. Ten ostatni opowiadał chłopcu o lotach, przygodach w powietrzu, o budowie i wyposażeniu samolotów. Gdy Jerzy Wróbel miał lat 15, ojciec postarał mu się w Departamencie Lotnictwa Cywilnego o zezwolenie na rozpoczęcie szkolenia lotniczego.

Za dwa lata przywdzieje mundur podchorążego lotnictwa.

JÓZEF MICHALCZYK urodził się ostatniego dnia historycznego lipca 1944 roku, wtedy gdy wojska radzieckie podchodziły już pod Sandomierz. O czasach tych ludzie opowiadali często. Mówili o lotnikach radzieckich, którzy strącali faszystowskie samoloty.

Michalczyk lubił czytać i słuchać opowiadań o tamtych czasach. Kiedyś wpadła mu do ręki książka Pokryszkina — „Atakuję". Bezimienni dotąd bohaterowie powietrznych zmagań nad Sandomierszczyzną otrzymali stopnie wojskowe, rosyjskie nazwiska, dowódcę — trzykrotnego bohatera Związku Radzieckiego, Aleksandra Pokryszkina. Później czytał wszystkie lotnicze książki, jakie się ukazywały, szperał w bibliotekach, kupował pisma lotnicze. Wstąpił do aeroklubu. Chce pójść śladami bohaterów powieści, które przeczytał.

Droga do lotnictwa pozostałych chłopców była podobna. Bliskość lotniska, znajomi, książki i filmy, pierwsze loty, które ich natychmiast urzekły. Żadnych trudności. **Rocznik 1944 może realizować wszystkie swoje marzenia.**

CYPRIAN CIBOR

Poznajmy się

Modelarz-szybownik pilot myśliwski

Ppor. pil. Leszek Królewski. Foto autora

ŻYCIORYS lotniczy ppor. **Leszka Królewskiego** rozpoczął się w 1951 roku. Ale o prawdziwym lataniu nie było wtedy jeszcze mowy. Bo czyż budowanie modeli latających, uczenie młodszych posługiwania się narzędziami i wyjaśnianie przymiotów drzewa balsowego — może zaspokoić pragnienie podniebnych podróży, ścigania się z wiatrem i spoglądania na ziemię z lotu ptaka? Czy modelarstwo to już prawdziwe lotnictwo?

Co prawda wielu lotników w taki właśnie sposób zaczynało, ale czy wszyscy, którzy tak zaczynali, przesiedli się następnie na „Muchy", „Zliny" czy „Migi"? Przyjemność ta spotkała tylko najwytrwalszych. I takim trzeba było zostać. Albo — zrezygnować z marzeń o lataniu.

Po ukończeniu kursu instruktorów modelarstwa Leszek Królewski rozpoczął pracę w Aeroklubie Słupskim. Pierwszy model zbudowany przez jego grupę udał się aż za bardzo; podczas pierwszego oblotu natrafił na prądy wznoszące i nabrał takiej wysokości, że znikł z pola widzenia i zaginął. Królewski polubił swą pracę. Ale chciał latać również sam, „zniknąć z pola widzenia", wznosić się aż pod chmury. Rozpoczął więc latanie na szybowcach. Później zdecydował się pójść do oficerskiej szkoły lotniczej.

W szkole radomskiej nauka nie była usłana różami. Teorię latania i inne teoretyczne przedmioty opanował bez trudu. Nie wychodziło tylko najważniejsze — niektóre elementy lotów. Wiele napracował się instruktor szkolenia podstawowego por. pil. Stanisław Róg, zanim Królewski zaczął jako tako dawać sobie radę z akrobacją lotniczą. Nawyki szybowcowe były tak mocne, że wychowanek słupskiego aeroklubu przewroty na „Junaku" budował tak samo jak na szybowcu. A później, podczas lotów do strefy zapoznawczej na samolocie odrzutowym, zwątpił zupełnie w to, czy kiedykolwiek zostanie pilotem wojskowym. Ciemniało mu w oczach, przy najbardziej niewinnej ewolucji nie mógł znieść przeciążeń. Uznał, że na tym locie trzeba będzie poprzestać!

Instruktor ppor. pil. Zdzisław Dembicki był jednak innego zdania — uważał, że nie wszystko jest już stracone, że nie można poddawać się bez walki.

Czy diagnoza ta i rada były trafne?

Ppor. pil. Leszek Królewski lata dziś w myśliwskiej jednostce bojowej. I chociaż należy do najmłodszych pilotów, tych, którzy przygotowują się dopiero do wykonywania najtrudniejszych zadań w dzień i w nocy — przełożeni uważają go za lotnika z dużą przyszłością. A na taką opinię niełatwo sobie zasłużyć wśród starych asów powietrza, którzy mają za sobą dziesiątki indywidualnych i zbiorowych sukcesów.

Nie znaczy to jednak, że tym razem szkolenie idzie Królewskiemu zupełnie gładko. Czasem dowódcy każą mu powtórzyć ćwiczenie, często sam o to prosi. Przekonał się już bowiem, że aby coś umieć — trzeba pracowicie powtarzać — nie można przeskakiwać żadnego etapu. To pełne zaufanie do metodyki szkolenia, wiara w słuszność tego co opracowali starzy doświadczeni lotnicy — wyróżnia korzystnie ppor. pil. Królewskiego z grona innych młodych pilotów, którym czasem zbyt pilno do lotów na małej wysokości.

Ppor. pil. Leszek Królewski nie jest „urodzonym talentem lotniczym". Zawsze, w każdym początkowym etapie jakiegoś szkolenia — było mu trudno. Zawsze jednak trudności pokonał — pracowitością i uporem. I w ostatecznym rozrachunku (stwierdzają to wszyscy przełożeni) przewyższa umiejętnościami wielu takich, którym wszystko przychodziło łatwo. Zawsze cokolwiek zdobył — zdobył pracowitością. A takie sukcesy są najtrwalsze.

Na początku szkolenia w jednostce otrzymywał ze strzelania do celów naziemnych z trudem oceny dostateczne. Później dobre. Obecnie ilość trafień wystarcza na dwie oceny bardzo dobre. Tak jest u niego z każdym elementem zastosowania bojowego.

C. CIBOR

ROZMAWIAMY Z EDITH WALFORD PRZEDSTAWICIELKĄ „AVIATION WEEK"

NA zaproszenie Polskich Linii Lotniczych LOT przebywała ostatnio w Polsce przedstawicielka amerykańskiego tygodnika lotniczego „Aviation Week", p. **Edith Walford.** Mimo, że pobyt jej w Warszawie trwał b. krótko i był niemal bez reszty wypełniony jej obowiązkami zawodowymi, przedstawiciel „Skrzydlatej Polski" zdołał przeprowadzić z nią krótką rozmowę:

— Jaki był cel Pani pobytu w Polsce?

— Zbierałam materiały do szerszego artykułu o Polskich Liniach Lotniczych, jaki wydrukowany zostanie w „Aviation Week", prawdopodobnie w końcu sierpnia br.

— Właśnie w tym okresie obchodzimy w Polsce Święto Lotnictwa...

— To się istotnie dobrze składa, choć oczywiście nie było to zamierzone. Przyjemnie mi będzie jednak, że mój artykuł ukaże się niejako z okazji święta polskich lotników, dla których mam prawdziwe uznanie, nawet podziw. Nie ma pan pewnie pojęcia, jak dobrą opinią cieszą się oni na Zachodzie, jak wysoko ocenia się ich fachowe umiejętności. Pochlebne zdania słyszałam w różnych środowiskach, od Amerykanów, Anglików, Szwajcarów.

Potem doszły także i moje osobiste wrażenia: obserwowałam waszą ekipę szybowcową na zeszłorocznych mistrzostwach w Kolonii. To naprawdę wspaniali piloci. Poznałam tam Adama Witka, mam wspólne zdjęcie z nim. Proszę go przy okazji pozdrowić... Także i tutaj poznałam już wielu polskich lotników, wymienię tylko jednego — pani Walford szuka w swoich notatkach — Wiktora Pełkę z sekcji szkolenia personelu latającego LOT-u. To rasowy pilot, a przy tym niezwykle miły i uprzejmy człowiek — jak wy wszyscy zresztą. Jestem doprawdy zachwycona Polakami, zwłaszcza ich gościnnością.

— Bardzo miło mi to słyszeć. Czy mogłaby Pani przy okazji wyjaśnić, skąd to zainteresowanie działalnością Polskich Linii Lotniczych ze strony amerykańskiego pisma?

— „Aviation Week" postanowił opublikować cały cykl źródłowych i obiektywnych informacji na temat stanu komunikacji lotniczej w krajach środkowej Europy. W związku z tym byłam już w Czechosłowacji, Jugosławii i NRD, pisząc artykuły o CSA, JAT i Deutsche Lufthansa. Teraz przyszła kolej na LOT.

— Może powie mi Pani coś na temat pisma, które Pani reprezentuje?

— Otóż „Aviation Week" wydawany jest przez jedno z największych przedsiębiorstw wydawniczych w zakresie lotnictwa: Mc Graw-Hill Publishing Corp. w Nowym Jorku. Centralna redakcja mieści się w Waszyngtonie, natomiast po tej stronie Atlantyku czynne jest w Genewie tzw. Biuro Europejskie, w którym właśnie ja pracuję. Nakład tygodnika wynosi 85 000 egzemplarzy. Rozchodzi się on do przeszło 50 krajów.

— Piękne liczby. Życzylibyśmy sobie takich dla „Skrzydlatej Polski".

— O, nie narzekajcie. Jakkolwiek sama nie zaliczam się do jej czytelników, nie znając ani w ząb żadnego słowiańskiego języka (nawet nazwy waszego pisma nie potrafiłabym poprawnie wymówić), to jednak mogę przytoczyć powszechną opinię, że jest to najlepsze, a w każdym razie najciekawiej redagowane czasopismo lotnicze w krajach bloku wschodniego.

— Czy można wiedzieć, od jak dawna zajmuje się Pani publicystyką lotniczą?

— W „Aviation Week" pracuję 4 lata, ale lotnictwo interesowało mnie już od dawna. Jeszcze przed wojną byłam częstym gościem na słynnym niemieckim szybowisku Wasserkuppe. Do moich osobistych znajomych zaliczał się m. in. Wolf Hirth, którego można nazwać jednym z pionierów lotnictwa, przynajmniej w Niemczech. Trzeba Panu przy tym wiedzieć, że nie jestem Amerykanką, tylko Angielką, przy czym mój ojciec miał w żyłach krew francuską i niemiecką. Znajomi przezywają mnie żartem „ONZ w miniaturze"...

— Na zakończenie jeszcze jedno, trochę stereotypowe pytanie: Jakie wrażenia wynosi Pani z Polski?

— Powiedziałam już, że Polacy są niesłychanie sympatyczni. Cenię ich także za ich narodową dumę i niezależność poglądów. A czy podoba mi się wasz kraj? Chyba najlepszą odpowiedzią będzie, jeśli powiem, że postanowiłam w przyszłym roku przyjechać swym samochodem do Polski na urlop.

— A zatem — Welcome to Poland, Mrs. Walford!

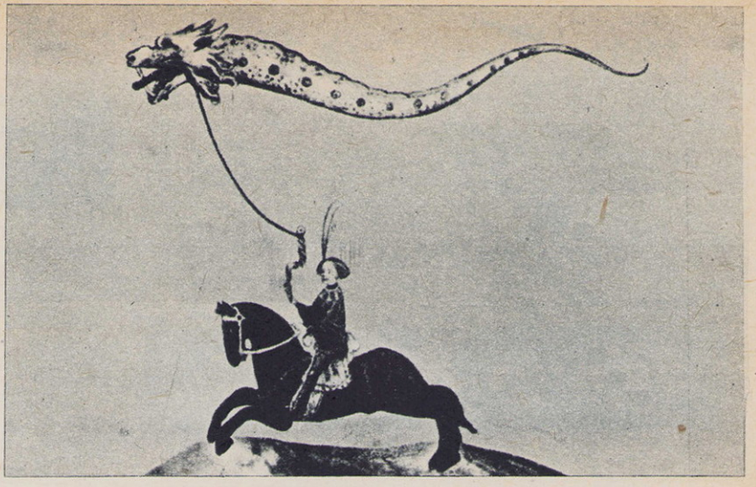
Rozmawiał R. SZUBAŃSKI

Pani Edith Walford w rozmowie z red. Rajmundem Szubańskim.

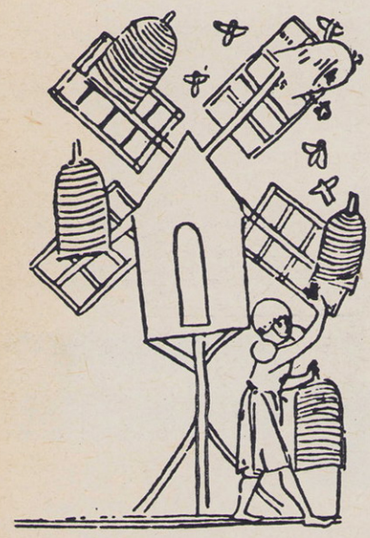
Foto: Z. Jóźwiak — LOT

NALOT BOMBOWY SPRZED SZEŚCIU WIEKÓW

JAN DĄBROWSKI



Latawiec sygnałowy unoszony gorącym powietrzem, wg Keysera (r. 1405).

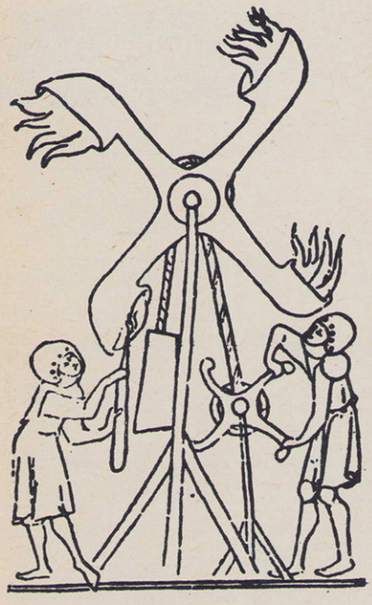


Miotanie uli pszczelich, Milimete, r. 1326.

DALEKIM, bardzo dalekim praszczurem naszego dzisiejszego samolotu był latawiec. Zwyczajny latawiec, jakich tysiące puszczają w powietrze dzieci na podwórkach i łąkach. A latawce, jak uczy historia, pochodzą w prostej linii z Chin. I w tym właśnie kraju pełniły służbę protoplastów różnego rodzaju samolotów.

Oto znajdujemy na starych rycinach chińskich i obrazach malowanych na jedwabiu „wozy cesarskie". Przeznaczeniem ich było unosić „boskiego władcę" ponad głowami tłumu. Były to po prostu łodzie, zaopatrzone w szereg latawców, jak w skrzydła. Holowane przez kilka czy kilkanaście pędzących koni wzbijały się w górę, jak pierwszy lepszy szybowiec na linie. Oczywiście, z uwagi na czas i miejsce, efekt był znakomity.

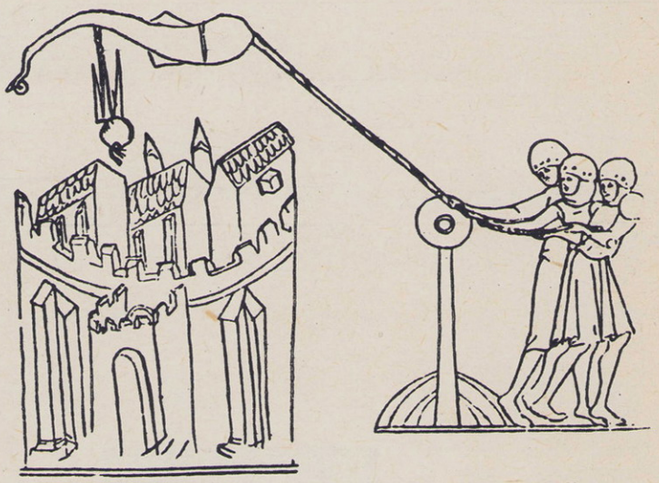
Z dalekich Chin latawce przywędrowały do Europy wraz z Tatarami, którzy kilkakrotnie najeżdżali m. in. nasze ziemie. Tatarzy stosowali już latawce nie tylko w postaci smoków ognistych, których zadaniem było płoszyć konie i męstwo chrześcijańskich rycerzy. Oprócz tego konstruowali niewielkie, lekkie, trójkątne latawce, o szkielecie z cienkich beleczek. Za beleczki te chwytał i stawał na nich wojownik. Dwa konie zaprzężone do latawca wynosiły go w powietrze na kilkanaście czy kilkadziesiąt metrów. Wystarczało to, aby wojownik miał znacznie większy zasięg widoczności niż na ziemi czy zwiadowca włażący na drzewo. A więc mamy tutaj klasyczny prototyp samolotu obserwacyjnego.



Miotacz płomieni Milimete, r. 1326.

A samoloty bojowe, bombowce? I te mają swojego protoplastę w wielkiej rodzinie latawców. Pochodzenie jego jest jednak już całkowicie europejskie. A data narodzenia mniej więcej współczesna narodzinom pierwszych armat.

Mamy oto rok 1326. Królowa angielska, z domu francuska księżniczka, atakuje na czele wojsk francuskich ziemie angielskie. Przerażony nagłym wylądowaniem wroga król angielski Edward II sromotnie ucieka. Ma przy sobie tylko garstkę wojska. Ale ma wiernego i inteligentnego zwolennika. Jest nim Walter de Milimete, jak nazwisko wskazuje, także francuskiego pochodzenia. Otóż ów Milimete opracowuje dla użytku króla i opisuje w dwóch książkach różne sposoby walki przy pomocy środków czysto technicznych, które mogą znakomicie podnieść wartość bojową mniej licznych oddziałów. W książce Milimete'a znajdujemy pierwsze wiadomości o armatach i jeden z dwóch najstarszych rysunków tej broni; na podstawie leży naczynie nieco podobne do wazy, zaś wystrzał wywołuje się dotknięciem panewki rozpalonym prętem żelaznym.



Latawiec do zrzucania bomby, wg Milimete'a, r. 1326.

Nieco groteskowe są inne rysunki „tajemniczych broni" Milimete'a. Na jednym z nich widzimy wiatrak, którego skrzydła wyrzucają na wroga... ule pełne pszczół. Zaiste broń to groźna!... Inny wiatrak — to jakby koło łyżkowe, miotające na wroga palne ładunki.

Ale to wszystko — nawet wielka trąba do straszenia nieprzyjaciół, do zadęcia w którą potrzebnych jest sześć miechów — to coś dla artylerzystów. I dopiero następny projekt Milimete'a jest istną rewelacją. Oto mamy przed sobą na rysunku na pewno pierwsze bombardowanie miasta z powietrza. Pierwszy nalot bombowy. „Nosicielem bomb" jest w tym przypadku znowu latawiec, latawiec w kształcie ryby, zapewne napełniony ogrzanym powietrzem, czyli coś w rodzaju balonu. Latawce takie mieli właśnie już Tatarzy, a w bitwie pod Legnicą zapoznali się z nimi rycerze państw chrześcijańskich.

Ale latawiec Milimete'a nie jest holowany przez konia. Niesie go po prostu wiatr. Latawiec jest uwiązany na linie, trzymanej przez oblegających miasto, u dołu zaś wisi pod nim bomba — kula żelazna wypełniona prochem. Ba, bomba na rysunku Milimete'a ma nawet coś w rodzaju stateczników. Manewrując liną, oblegający mogą zrzucić na miasto w odpowiednim dla siebie punkcie bombę o zabójczym działaniu.

Tak więc pierwszy „fotoreportaż" z nalotu bombowego liczy sobie ni mniej, ni więcej tylko 634 lata.

Niestety czy na szczęście, jak to było z wieloma wynalazkami, projekty Milimete'a nie zostały wykorzystane. Dopiero znacznie później podobne metody stosowali Turcy.

DYPLOMATYCZNY PIES

(Historia najzupełniej prawdziwa)

Miejsce akcji: Biuro Rezerwacji i Sprzedaży Biletów w Warszawie.

Czas akcji: czerwiec, godz. 10 rano.

Do gabinetu kierownika Biura wchodzi elegancko ubrana pani, przedstawia się jako przedstawicielka jednej z zachodnich ambasad i pyta, jakie są szanse na otrzymanie miejsca w samolocie na linii prowadzącej do stolicy tegoż państwa — w jak najkrótszym terminie. Kierownik informuje, że miejsca na kilka najbliższych dni są zarezerwowane, ale jeśli pani zechciałaby się zgłosić po południu, to on zobaczy, co da się zrobić. Kierownik rozumie przecież: ważne względy dyplomatyczne...

Teraz idą w ruch telefony, sprawdza się, czy któryś z pasażerów nie mógłby odwołać swej rezerwacji. Wreszcie ktoś zgadza się na przełożenie terminu odlotu. O umówionej godzinie kierownik może poinformować klientkę, że miejsce będzie, na jutro — tak jak sobie tego życzyła — wygodne, z przodu kabiny, gdzie skrzydło nie zasłania widoczności.

— O, to wcale nie jest potrzebne — mówi pani — lecieć będzie przecież tylko pies!

W toku dalszej rozmowy wychodzi na jaw, że wytworna pani nie jest bynajmniej pracownikiem ambasady, tylko... gosposią ambasadora.

Gwoli prawdy zaznaczyć należy, że stewardessa nie miała z czworonożnym pasażerem żadnego kłopotu. Pies był doskonale wychowany, nie kręcił się, nie piszczał. Rasowy dyplomata!

Szub.

SZYBOWNICTWO

ZSRR. Na lotnisku Joszkar-Ola odbyły się zawody o mistrzostwo Maryjskiej Autonomicznej SRR. Program zawodów obejmował próby dokładności lądowania, przeloty otwarte, docelowe, docelowo-powrotne i po trasach trójkąta 100 km. Tytuł mistrza otrzymał Walerij Zagajnow. W czasie zawodów Zagajnow ustanowił 7 nowych rekordów Maryjskiej ASRR w klasie szybowców szkolno-treningowych.

● W Kałudze odbyły się zawody o mistrzostwo Rosyjskiej FSRR. Program zawodów obejmował m. in. przeloty po trójkącie 100 km i docelowe. Na starcie stanęło 18 szybowców, których piloci reprezentowali okręgi – Moskiewski, Iwanowski i Kurgański, Maryjską ASRR i kraje Stawropolski i Ałtajski. Pierwsze miejsce i tytuł mistrza zdobył Borys Starostin (Kaługa) – znany nam z uczestnictwa w VII Szybowcowych Mistrzostwach Polski. Drużynowo pierwsze miejsce zajęła ekipa okręgu Iwanowskiego.

● Grupa młodych inżynierów – na czele z W. Spiwakiem i A. Kolesnikowem – zbudowała pierwszy w ZSRR całkowicie metalowy szybowiec klasy standard – „Amur". Zakończone już zostały próby w locie, których dokonali znani oblatywacze S. Anochin i B. Polownikow. Ciekawostkę stanowi fakt, iż szybowiec w czasie prób holowany był tak przez samolot jak i przez śmigłowiec Mi-1, przy czym wielokrotnie przeprowadzono próbę zawisu szybowca pod śmigłowcem. „Amur" odznacza się dużą łatwością i prawidłowością pilotażu oraz może wykonywać pełną akrobację. Ciężar szybowca – 190 kG, a więc o dobrych kilkadziesiąt kilogramów mniej niż innych zagranicznych szybowców klasy standard.

NRD. 30 złotą odznakę w NRD otrzymał pilot Wolfgang Rapsilber. Jednocześnie zdobył on diament – za przelot docelowy 310 km z Seelow do Gotha.

● W najbliższym czasie oddane zostanie do użytku nowe szybowisko w Pennewitz koło Ilmenau.

● W Bad Berka powstanie nowy ośrodek szkolenia szybowcowego.

● Pierwszym w NRD zdobywcą złotej odznaki z trzema diamentami jest Horst Rakowsky. Jeden z diamentów Rakowsky uzyskał za przelot docelowy ze Stalinstadt do Mielca w Polsce – 520 km.

● Zbudowany został nowy wysokowyczynowy szybowiec FL-60 „Dresden", opracowany przez inżynierów fakultetu lotniczego Wyższej Szkoły Technicznej w Dreźnie. Doskonałość – 42 przy prędkości 85 km/h, najmniejsze opadanie – 0,51 m/sek przy prędkości 72 km/h. Usterzenie motylkowe. Rozpiętość – 18,60 m, długość – 7,90 m, wysokość – 0,78 m.

SPORT SPADOCHRONOWY

ZSRR. Ponad 25 lat działa aktywnie w sporcie spadochronowym Semen Suchoparow, skoczek doświadczalny mający na swym koncie wyszkolenie tysięcy chłopców i dziewcząt radzieckich. Suchoparow odznaczony został niedawno, w uznaniu jego zasług jako wychowawcy młodzieży spadochroniarskiej i zasług jako sportowca, orderem Czerwonej Gwiazdy.

NRD. W dniach od 12 do 20 sierpnia br. odbędą się na lotnisku Gera – Leumnitz międzynarodowe zawody spadochroniarzy z NRD, Polski i CSRS. Program zawodów przewiduje wszystkie konkurencje, które obowiązywać będą na najbliższych mistrzostwach świata.

SPORT SAMOLOTOWY

CSRS. Piloci z Brna – Vanysek i Vyskocil – ustanowili w dniach 20 i 23 czerwca br. na trasach Karlove Vary – Constanza i Bukareszt – Praha, cztery rekordy świata i pięć rekordów CSRS. Loty odbyły się na samolotach Aero-45 i L-40. Bliższe szczegóły podamy w następnych numerach.

● Jednym z oryginalnych zlotów, jakich wiele urządza się w świecie lotników sportowych, było spotkanie lotniczych lekarzy, które miało miejsce w miejscowości Vittel (Francja).

NRD. Nakręcony zostanie krótkometrażowy film obrazujący przebieg szkolenia akrobacyjnego. Autorem scenariusza jest Karl Heinz Hardt, reżyserem Lothar Seifert.

LOTNICTWO GOSPODARCZE

ZSRR. Plan siedmioletni przewiduje dalszy rozwój radzieckiego lotnictwa gospodarczego. W republikach, krajach i okręgach zostały utworzone specjalne jednostki lotnicze, których zadaniem jest zaspokajanie potrzeb sowchozów i kołchozów. W r. 1959 lotnictwo gospodarcze ZSRR obsłużyło ponad 16 tysięcy kołchozów i sowchozów, opylając i nawożąc z powietrza około 20 milionów hektarów (w r. 1953 – 6 milionów ha). W roku 1960 – samoloty gospodarcze obsłużyły 21 milionów ha, zaś przy końcu siedmiolatki obszar ten powiększy się do 40 milionów hektarów.

TRANSPORT I KOMUNIKACJA LOTNICZA

ZSRR. Samolot An-10A z załogą: pierwszy pilot A. Mitronin, drugi pilot W. Tierski, nawigator P. Koszkin, inżynier pokładowy A. Kaliniczyn i radiotelegrafista S. Gałka ustanowił nowy rekord międzynarodowy w locie po trasie zamkniętej długości 500 km, osiągając średnią prędkość 730,616 km/h. Poprzedni rekord, gorszy o 27 km/h, należał do USA. Rekord zarejestrowany będzie w klasie samolotów o napędzie turbośmigłowym o ciężarze ponad 3 000 kG.

● W roku 1960, w porównaniu do r. 1959, na dalekowschodniej magistrali powietrznej przewozy pasażerów i towarów wzrosły o połowę, tyleż samo na liniach międzynarodowych i o jedną trzecią na liniach wiodących do uzdrowisk. Plan trzeciego roku siedmiolatki przewiduje zwiększenie przewozu pasażerów samolotami odrzutowymi o 20 procent w porównaniu z r. 1960. W znacznym stopniu wzrósł stopień eksploatacji samolotów Il-18 i An-10. Samoloty An-10 np. latają z Moskwy do Rostowa, Krasnodaru, Kujbyszewa, Stalino, Zaporoża, Dniepropietrowska i innych miast. Przewiduje się użycie maszyn An-10 na trasach: z Mineralnych Wód do Tbilisi oraz z Krasnodaru do Adlera i Symferopola. Poprawia się obsługa pasażerów na ziemi i w powietrzu. Rośnie sieć dworców lotniczych w dziesiątkach miast. W 200 miastach uruchomiono kasy sprzedaży biletów lotniczych. Samoloty „Aerofłotu" spełniają bardzo ważną rolę w przewozie prasy: dziennik „Izwiestia" dostarczany jest w dniu datowania do 104 miast, zaś „Prawda" – do 82 miast. Uruchomiono ekspresowe przewozy poczty specjalnymi samolotami odrzutowymi.

● Dwoma najnowszymi samolotami pasażerskimi, jakie wkrótce wejdą na linie ZSRR, są An-24 i Tu-124.

An-24 jest maszyną zasadniczo przeznaczoną do komunikacji na trasach nie dłuższych niż 1 000 km. Prędkość – 500 km/h, napęd – dwa silniki turbośmigłowe o mocy 2 000 KM każdy, wysokość lotu – 6–8 km, ilość miejsc pasażerskich – 32–42. Po raz pierwszy na świecie zastosowano w An-24 klejenie części metalowych, likwidując ogromną ilość nitów. Samolot może być także wykorzystywany na liniach dłuższego zasięgu.

Tu-124 jest również samolotem do komunikacji na liniach bliższego i średniego zasięgu. Na wysokości 10 km Tu-124 rozwija prędkość 900 km/h. Zasięg – 1 500 km. Napęd – dwa silniki odrzutowe. Maszyna wejdzie do eksploatacji na liniach łączących stolice republik radzieckich, wielkie miasta i ośrodki przemysłowe.

MILITARIA

Anglia. Angielskie jednostki myśliwców odrzutowych zostały podporządkowane dowództwu NATO.

● Bezpośrednio po konferencji państw – członków paktu północno-atlantyckiego jaka odbyła się w Oslo, angielska flota odrzutowych bombowców strategicznych odbyła prowokacyjne przeloty w pobliżu granic państw obozu socjalistycznego.

USA. Często zdarzające się niepowodzenia przy próbach dalekodystansowych rakiet balistycznych skłoniły część członków amerykańskiego senatu i komisję wojskową Izby Reprezentantów do sprzeciwienia się postanowieniu prezydenta Kennedy'ego, który chce wstrzymać produkcję bombowców strategicznych i forsuje budowę rakiet – nosicieli ładunków termojądrowych. Skomplikowana konstrukcja rakiet – twierdzą przeciwnicy koncepcji prezydenta USA – nie jest bowiem jeszcze dotychczas dostatecznie opanowana.

● Oddano do służby nowy 320-metrowy lotniskowiec „Kitty Hawk", uzbrojony w baterie rakiet. W niedługim czasie „Kitty Hawk" ma popłynąć do amerykańskiej bazy morskiej i lotniczej Guantanamo na Kubie.

NRF. 7 767 wyszkolonych w NRF skoczków spadochronowych wykonało do tej pory 80 000 skoków.

● Na wyposażeniu lotnictwa NRF znajdzie się w najbliższych latach 250 śmigłowców, z których każdy może zabrać około 30 ludzi. Będą to maszyny produkcji amerykańskiej i francuskiej.

RÓŻNE

NRD. W Görlitz odsłonięty będzie kamień pamiątkowy dla uczczenia pierwszego w dziejach lotu człowieka dookoła Ziemi. Kamień znajdować się będzie w miejscu, w którym przebiega 15 stopień długości geograficznej.

OPERA

ZSRR. Znany kompozytor radziecki Sergiusz Prokofiew napisał nową operę „Opowieść o prawdziwym człowieku". Treść opery osnuta jest na kanwie sławnej książki Borysa Polewoja o tym samym tytule, opiewającej dzieje beznogiego lotnika radzieckiego Aleksego Maresjewa.

SIŁY POWIETRZNE WENEZUELI

SIŁY zbrojne Wenezueli dzielą się na armię lądową, marynarkę wojenną i siły powietrzne. Całość sił zbrojnych podlega ministrowi Obrony. Minister ma do pomocy Sekretarza Generalnego i dysponuje organem wykonawczym. W skład jego wchodzą: Szef Sztabu Generalnego, Generalna Dyrekcja Służb i Generalna Dyrekcja Administracji.

Naczelnemu dowódcy sił powietrznych podlega szef Sztabu Sił Powietrznych i szefowie czterech oddziałów sztabu.

Stan osobowy sił powietrznych wynosi około 300 oficerów i 3000 podoficerów i szeregowych.

Szkoła lotnictwa wojskowego, znajdująca się w Maracay, wypuszcza rocznie około 90 uczniów. Czas trwania nauki wynosi 3 lata.

Siły powietrzne zorganizowane są w 15 „grupach" myśliwskich i 15 „grupach" bombowych. Każda z tych „grup" składa się teoretycznie z trzech kluczy po trzy samoloty w kluczu, w praktyce etaty nie są wypełnione.

Wenezuela rozporządza około 250 samolotami, z czego około 100 nadaje się do wykonywania zadań bojowych.

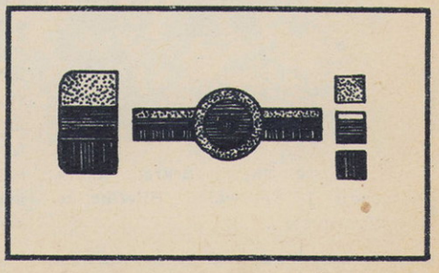
Cały sprzęt składa się z następujących typów: 2 samoloty transportowe DC-4, 9 samolotów DC-3, 20 bombowców B-25 „Mitchell", 12 myśliwców F-47, 22 samoloty nowocześniejsze F-86, 20 „Vampirów". 8 „Venom", 9 bombowców odrzutowych „Canberra", 30 sztuk AT-6 i około 12 różnych śmigłowców.

Siły powietrzne Wenezueli i ich sprzęt są intensywnie rozwijane i ciągle zachodzą zmiany w wyposażeniu.

Lotnictwo rozlokowane jest zasadniczo w trzech bazach lotniczych. Główną bazą jest Maracay, bazy w Maracaibo i Maturin są drugorzędne.

Jak na sześciomilionowy kraj o powierzchni 912 tys. km², Wenezuela ma niezłe lotnictwo. Jednak w wypadku poważnego zagrożenia lotnictwo to nie jest wystarczające.

Ma to szczególnie duże znaczenie w warunkach amerykańskich, gdzie uzbrojenie poszczególnych państw w decydującej mierze zależy od Stanów Zjednoczonych, które prowadzą własną politykę. Stąd wyposażenie lotnictwa poszczególnych państw południowo- i środkowo-amerykańskich jest różne w różnych okresach i często nie zależy od własnych interesów narodowych.



Kolory – od góry: żółty, niebieski, czerwony.

LOTNICZE KULISY MINIONEJ WOJNY

Papierowa WOJNA

OKREŚLENIE „papierkowa" czy „papierowa" robota ma u nas znaczenie raczej pogardliwe lub przynajmniej lekceważące. A jednak Brytyjczycy, a później Amerykanie przez cały czas trwania działań w Europie prowadzili taką papierową wojnę — przy pomocy zrzucanych z samolotu ulotek, a nawet podnieśli ją do roli ważnego czynnika wojny psychologicznej, traktując jako strategiczną niemal kampanię. Cóż, wyniki — jeśli chodzi przynajmniej o najważniejszych odbiorców: Wehrmacht i naród niemiecki — były raczej zupełnym niewypałem i przemawiają raczej za naszym rozumieniem słowa papierowy, czy „papierkowy"...

Ale od początku: Pierwszy zrzut ulotek nad Niemcami wykonali Brytyjczycy już w kilkanaście godzin po wypowiedzeniu wojny, gdy kilka „Wellingtonów" zarzuciło w nocy z 3 na 4 września 1939 r. Kilonię ulotkami, apelującymi do pokojowych uczuć Niemców i wzywającymi ich do obalenia hitlerowskiego reżimu. Takie wezwanie w stosunku do sfanatyzowanego i w swej przeważającej większości oddanego jeszcze wówczas swemu „Fuehrerowi" narodu były przysłowiowym głosem wołającego na puszczy. Ale widocznie żyłka misjonarska tkwi gdzieś głęboko w mentalności Anglosasów.

Również w czasie wszystkich następnych lotów nad Niemcami, aż do słynnego nieudanego ataku bombowego na Wilhelmshaven, samoloty Royal Air Force zrzucały wyłącznie ulotki. Brytyjska „papierowa wojna" i francuska drole de guerre — dziwna, śmieszna wojna — to cała pomoc, jaką we wrześniu nasi zachodni sprzymierzeńcy ofiarowali ginącemu w nierównej, samotnej walce żołnierzowi polskiemu.

Do dnia inwazji na kontynent samoloty brytyjskie zrzuciły na terenie całej zachodniej i południowej Europy — od Norwegii poprzez Francję, wschodnie Niemcy, do Jugosławii oraz w północnej Afryce — 2 250 milionów ulotek. Od sierpnia 1943 włączyły się do tej akcji samoloty 8 amerykańskiej floty powietrznej, które zrzuciły w tym okresie dalszych 599 milionów ulotek, z czego 181 milionów przypada na specjalnie wydzieloną do tych zadań 422 eskadrę AAF.

Zabawne jest, gdy w poważnym sześciotomowym dziele „The Army Air Forces in World War II" czyta się traktowane z całą powagą np. zdanie „...Zależnie od ich zasadniczego przeznaczenia, były to ulotki strategiczne lub taktyczne. Zrzucane przez D-Day ulotki strategiczne miały budzić w niemieckim narodzie ducha oporu oraz podnosić morale narodów podbitych przez Niemcy...". Przeszło połowę tych „strategicznych" ulotek zrzucono nad Niemcami, 43% nad Francją, resztę głównie nad Belgią i Holandią.

Ulotki „taktyczne" skierowane były do żołnierzy niemieckich. Była to gazetka „Frontpost", a z druków „nieperiodycznych" najczęściej zrzucano „Passierschein" — przepustkę, z którą mający dosyć wojny żołnierz miał zgłaszać się do linii alianckich (praktycznie potrzebna ona była jak umarłemu kadzidło, bo na odległość i tak nie wiadomo było, o co chodzi, a po przejściu linii frontu można było raczej być pewnym, że Anglicy, ani Amerykanie jeńca nie zabiją) oraz pozycje skłaniające do ich użycia, pod zachęcającymi tytułami: „Minuta, która może uratować ci życie", czy „Jak się powodzi waszym kolegom".

Skuteczną kategorią ulotek były instrukcje sabotażowe, zrzucane nad terenami okupowanymi. Były one zróżnicowane, zawierały odpowiednie dla każdego zawodu sposoby szkodzenia Niemcom, możliwie bez narażania wykonującego sabotaż, ani jego rodaków — od wrzucania kawałków mydła do zbiorników w tendrach lokomotyw, poprzez dostarczanie zawilgoconego ziarna, czy podrzucanie łatwopalnych materiałów w pobliżu pieców czy lamp, aż do takich drobnych i śmiesznych spraw, jak zamykanie wszystkich ubikacji w wagonach kolejowych, przeznaczonych wyłącznie dla Niemców lub kolaborantów.

Ulotki zrzucano z początku najprymitywniejszą metodą — przez okno, drzwi lub drzwi bombowe samolotu, przeważnie z dużych wysokości. Zrzut następował luzem w odległości ok. 80—120 km od miasta, które miano nimi zarzucić — zależnie od kierunku i siły wiatru. W ten sposób np. ulotki zrzucane we Francji znajdowano czasem w pogranicznych rejonach Włoch. Później zrzucane one były w paczkach, rozrywających się podczas spadania.

Od kwietnia 1944 r. w powszechnym użyciu była „ulotkowa bomba" — cylinder z impregnowanej woskiem tektury, długości półtora metra i średnicy 45 cm, mieszczący ok. 80 tys. ulotek. Po zrzuceniu, na wysokości 300—600 m nad ziemią, specjalny zapalnik powodował eksplozję niewielkiego ładunku materiału wybuchowego, który niszczył pojemnik i rozrzucał jego zawartość. Po opadnięciu pokrywała ona zwykle powierzchnię ok. 2 km kw. W lecie tegoż roku przystosowano metalowe korpusy bomb oświetlających do stosowania ich jako pojemniki ulotek, używane przez lekkie bombowce i maszyny myśliwskie.

Od czasu inwazji — w przeciwieństwie do poprzedniego okresu, gdy przygotowywaniem ulotek zajmowały się urzędy cywilne — sprawę ujęła w swe ręce komórka występująca pod rozbudowanym skrótem PWD SHAET, za którym krył się Oddział Wojny Psychologicznej w Kwaterze Głównej Alianckich Sił Ekspedycyjnych. Dysponowała ona zespołem ludzi opracowujących teksty ulotek, jednostkami zajmującymi się pakowaniem „bomb ulotkowych" itd. Podlegała jej również wspomniana wyżej amerykańska eskadra, przemianowana na „Special Leaflet Squadron".

Przejęcie kierownictwa całą akcją przez wojsko było konieczne, gdyż od tej pory musiano pracować niezwykle operatywnie: zawiadamiać ludność terenów okupowanych o mających nastąpić większych nalotach (w nocy poprzedzającej inwazję, ostrzeżenia takie skierowano do mieszkańców 17 miejscowości w zagrożonym rejonie), przy pomocy zaszyfrowanych ulotek utrzymywać kontakt z grupami ruchu oporu, wydawać im polecenia bojowe itd. Ulotki informowały również na bieżąco ludność o postępach alianckiej ofensywy. Była to niewątpliwie najbardziej skuteczna i potrzebna działalność z dziedziny „papierowej wojny".

W listopadzie 1944 roku zintensyfikowano kampanię w stosunku do ludności niemieckiej, dla której przeznaczono od tej pory przeszło 90% ulotek „strategicznych". Sama tylko eskadra specjalna zrzuciła w tym miesiącu 315 ton ulotek. W grudniu akcję skoncentrowano na niemieckich oddziałach biorących udział w ofensywie w Ardenach. Gdy postępy wojsk niemieckich w tym rejonie zostały zahamowane, wydrukowano 3 250 tys. egzemplarzy pisma „Nachrichten", informującego o prawdziwej sytuacji na froncie. Eskadra specjalna kontynuowała swe operacje aż do 9 maja 1945.

W ciągu całej wojny samoloty startujące z baz na terenie Wysp Brytyjskich zrzuciły ogółem prawie 6 miliardów (dokładnie 5 997 000 000) ulotek, z czego 57% przypada na samoloty amerykańskie. Sama tylko eskadra specjalna „rozprowadziła" 1 758 milionów ulotek.

Na froncie południowoeuropejskim „papierową wojnę" prowadzono na znacznie mniejszą skalę. Redagowane w różnych językach ulotki zrzucane były nad terenem Włoch, Jugosławii, Grecji, Albanii i Bułgarii. Tak np. prawie każdy samolot wiozący zaopatrzenie dla partyzantów jugosłowiańskich, czy włoskich, zabierał 50—150 kG ulotek. Informowały one mieszkańców trudno dostępnych okolic o wydarzeniach na frontach i w polityce, przeciwdziałały niemieckiej propagandzie, często również zachęcały do sabotażu, strajków i czynnych wystąpień przeciwko Niemcom.

RAJMUND SZUBAŃSKI

P.S. Autor niniejszego, który miał możność zetknięcia się z „papierową wojną", najbardziej chwali sobie jeden, nie wymieniany w żadnych raportach jej przejaw: zrzucanie nad Niemcami fałszywych kartek żywnościowych; pomogły przeżyć. (R. S.)

LOTNIK I AUTOMOBILISTA

(Dokończenie z n-ru 32)

Pod koniec wydawania, w czerwcu 1914 r. „Lotnik i Automobilista" stał się jeszcze trzecim organem, mianowicie — Polskiego Związku Awiacyjnego „Lech" w Leodium w Belgii, co miało zresztą charakter raczej symboliczny, aniżeli praktyczny dla pisma, jako że o działalności tego stowarzyszenia niewiele w kraju było słychać.

W lipcu 1914 r. ukazał się ostatni numer „Lotnika i Automobilisty". Ostatnie zeszyty z 1914 r. charakteryzowała dość duża ilość ogłoszeń (średnio 11 stron). Wybuch pierwszej wojny światowej w sierpniu tegoż roku nie pozwolił kontynuować dalej wydawania tego pożytecznego czasopisma, które odegrało dużą rolę propagandową w okresie narodzin lotnictwa w naszym kraju i ma swoje zasługi, a zwłaszcza redaktor i wydawca tego pisma inż. Zygmunt Dekler, w organizowaniu ruchu lotniczego w kraju.

Czasopismo wydawane było na dobrym papierze ilustracyjnym i starannie redagowane, tak pod względem fachowym jak i poprawności języka polskiego, przede wszystkim tworzącego się słownictwa lotniczego. Wzorowane na pokrewnych pismach lotniczych zza granicy, zwłaszcza francuskich, odznaczało się skromną i estetyczną szatą graficzną, która z roku na rok poprawiała się dość wyraźnie. Wyrazem uznania dla „Lotnika i Automobilisty" było przyznanie pismu „Wielkiego Srebrnego Medalu" na zorganizowanej w 1913 r. w Warszawie wystawie technicznej pt.: „Światło, Ruch i Ciepło", „za stopniowy rozwój — jak pisze o tym redakcja[9]) — celem utrzymania pisma na poziomie naukowym i artystycznym oraz za racjonalne popularyzowanie odnośnej dziedziny wiedzy".

„Lotnik i Automobilista" chociaż nie był wyłącznie pismem lotniczym, ma swą zasłużoną kartę w historii polskiego czasopiśmiennictwa lotniczego a także w historii lotnictwa w Polsce.

Ogółem ukazało się 37 zeszytów miesięcznika „Lotnik i Automobilista": w 1911 r. — 6 numerów + 1 dodatek nadzwyczajny (przeciętna objętość każdego ok. 18 stron); w 1912 r. — 12 numerów (przeciętna objętość każdego — ok. 20 stron); w 1913 r. — 12 numerów (przeciętna objętość każdego — ok. 21,5 str.); w 1914 r. — 7 numerów (przeciętna objętość każdego — ok. 35 stron wraz z ogłoszeniami).

JERZY R. KONIECZNY

9) W numerze 1 ze stycznia 1914 r.

Turbośmigłowy samolot pasażerski

An-10A „UKRAINA"

RYSZARD KACZKOWSKI

ROŻBUDOWUJĄCA się ciągle, zresztą mocno już zagęszczona wewnętrzna sieć komunikacji lotniczej Związku Radzieckiego, zasilana jest ostatnio nowoczesnym sprzętem, który powoli zaczyna wypierać przestarzałe jednostki eksploatowane na tych liniach. Do roku 1959 na liniach wewnętrznych „Aeroflotu" w większości eksploatowano samoloty tłokowe Il-14 w różnych wersjach, przy niewielkim procencie turboodrzutowych Tu-104 i wchodzących dopiero do służby turbośmigłowców Il-18. W roku 1960 liczba nowoczesnych jednostek latających wzrosła trzykrotnie, przy równocześnie przeprowadzonej modernizacji lotnisk komunikacyjnych, budowie nowych urządzeń i oddaniu do eksploatacji nowych portów lotniczych tej klasy co Szeremietiewo pod Moskwą. Perspektywiczny plan rozwojowy „Aeroflotu" przewiduje do 1965 roku zwiększenie nowoczesnego taboru latającego z 200 będących w służbie samolotów turboodrzutowych i turbośmigłowych do 400 maszyn.

Obecne 200 eksploatowanych, nowoczesnych jednostek stanowi 10% ogólnej liczby samolotów latających w barwach „Aeroflotu".

W 1960 roku radziecki przemysł lotniczy wypuścił nowe maszyny — turboodrzutowy samolot Tu-124 i turbośmigłowy An-10A, których seryjne egzemplarze weszły do normalnej służby. Turbośmigłowe An-10A przejęły ciężar obsługi linii tzw. „kijowskiej", a od dnia 2 lutego br. obsługują trasę polarną Moskwa — Norylsk.

Jak wykazały dane statystyczne przeprowadzone przez „Aeroflot", na terenie samego tylko ZSRR z usług komunikacji lotniczej korzysta rocznie około 17 milionów pasażerów, z czego pewien procent przelatuje na pokładach An-10A. Być może, że jednostki tego typu odwiedzą i nasze lotniska.

Przypatrzmy się więc tej ciekawej konstrukcji, której omówieniu dużo miejsca poświęciła swego czasu lotnicza prasa radziecka oraz szeroko pisały fachowe periodyki zachodnie. Obecnie na podstawie radzieckich publikacji drukowanych na łamach pisma „Graždanskaja Awiacja" zapoznajmy się z samolotem An-10A.

An-10A „Ukraina" jest wolnonośnym, całkowicie metalowym, komfortowo urządzonym czterosilnikowym grzbietopłatem konstrukcji inż. O. K. Antonowa, zabierającym na swój pokład od 84 do 100 pasażerów w zależności od klasy.

Samoloty tego typu wykazują dobre własności lotne, dużą prędkość, krótki start i dobieg oraz możność startu i lądowania z lotnisk trawiastych. Załoga samolotu składa się z 4 osób personelu techniczno-lotniczego i 2—3 stewardess.

Kadłub konstrukcji skorupowej. Kabina pilotów i poniżej niej położona w części nosowej, kabina nawigatora wyposażona jest w szeroki zespół urządzeń pilotażowo-nawigacyjnych i radar, co zapewnia wykonywanie lotów w każdych warunkach meteorologicznych. Kabiny: nawigatora i pilotów, o doskonałej widoczności, osłonięte są płaskimi pojedynczymi szybami krzemianowymi o dużej wytrzymałości. Pozostałe szyby kadłuba wykonane są ze szkła organicznego profilowanego według geometrii kadłuba. Dla zapewnienia bezpieczeństwa stanowiska załogi oddzielone są od kabin pasażerskich hermetyczną przegrodą. Pomieszczenia pasażerskie mieszczą w sobie: pierwszą kabinę zawierającą 26 miejsc, toaletę, podręczny bagażnik o pojemności 8 m³, bufet-kuchnię i pierwsze drzwi wejściowe. Bufet-kuchnia wyposażona jest w nowoczesne urządzenia klimatyzacyjne, zasobniki, termosy dla przechowywania gorących i zimnych dań, chłodnię, podgrzewacz do gotowania itp. Pozwala to obsłudze przygotować i wydać w krótkim czasie dużą ilość posiłków. Za tymi pomieszczeniami znajdują się dwa pięciomiejscowe salony, a za nimi druga kabina pasażerska, która w klasie II mieści 42 miejsca (lub 36 w klasie I). Między drugą i trzecią kabiną pasażerską umiejscowiono drugie drzwi wejściowe, a naprzeciw nich toaletę i garderobę. Trzecia kabina posiada 22 fotele. Każda kabina zapewnia maksimum wygód i przyjemne spędzenie podróży. Pomyślano także o najmłodszych pasażerach, o dzieciach, dla których w każdej klasie przewidziane jest miejsce na podwieszanie siatkowych kołysek. Tapicerka kabin o estetycznym wykończeniu utrzymana jest w pastelowych kolorach. Ściany i sufit wyłożono ogniotrwałymi masami plastycznymi. Nad fotelami wzdłuż ścian biegną półki na lekki podręczny bagaż. Fotele o prostej, lecz zapewniającej maksimum wygód konstrukcji posiadają niewielki ciężar, co uzyskano stosując

An-10 przed startem do lotu na trasie Moskwa – Kijów.

materiały piankowe. Ciężar zestawu trzech foteli (blok) wynosi tylko 28 kG. Konstrukcja podłóg wykonana jest w większości z tworzyw sztucznych. Pod podłogą umieszczone są bagażniki i zasobniki z wodą, sprężonym powietrzem itp. Szerokie zastosowanie w samolocie An-10A materiałów dźwięko- i pyłochłonnych oraz staranne opracowanie urządzeń klimatyzacyjnych stawiają tę konstrukcję obok najlepszych maszyn tej klasy na świecie.

Klimatyzacja kabin zapewnia utrzymanie stałego ciśnienia i tak np. do wysokości 5150 m ciśnienie w kabinach odpowiada ciśnieniu panującemu na poziomie morza. Przy dalszym naborze wysokości do 10 000 m ciśnienie wewnątrz odpowiada ciśnieniu na wysokości 2350 m. Temperatura kabin utrzymuje się w granicach 17—21°C w zależności od temperatury zewnętrznej i jest regulowana automatycznie. Powietrze nadmuchiwane jest przez specjalne filtry, rozmieszczone nad podłogą, na ścianach i na suficie kabin. Ciężar kadłuba bez elementów podwozia wynosi 6215 kG.

Samolot posiada trójkołowe, hydraulicznie wciągane i wypuszczane podwozie w układzie kół-bliźniaków. Goleń przednia jest sterowana z możliwością skrętu w granicach + 35°. Skok trzonu jest równy 420 mm, amortyzacja olejowo-azotowa. Sterowana goleń przednia ułatwia manewrowanie samolotu na płycie dworcowej przy równomiernej pracy silników, co zmniejsza skutecznie hałas na terenie dworca.

Podwozie główne posiada czterokołowe wózki o podwójnej amortyzacji olejowo-azotowej. Maksymalne ugięcie wózka wynosi 340 mm. Cztery koła o wymiarach 1050×300, zawieszone na wspólnym wahaczu o złożonym systemie odboju, zapewniają płynną pracę przy lądowaniu i pokonywaniu nierówności w przypadku kołowania po lotniskach trawiastych. Podwozie główne wciągane w boczne gondole środkowej części kadłuba. Celem skrócenia czasu wypuszczania podwozia, ruch goleni zgodny jest z kierunkiem lotu. Wykorzystano tu napór mas powietrza na wypuszczane zespoły, które opadają pod własnym ciężarem. Gwałtowne opadanie eliminują specjalne hamulce hydrauliczne pracujące przy ciśnieniu roboczym rzędu 150 kG/cm². Całkowity ciężar goleni przedniej i zespołów głównych wynosi 2355 kG, wliczając w to też agregaty pomocnicze.

Cechą charakterystyczną samolotu An-10A jest układ jego płata, przyjęty przez inż. Antonowa, a odbiegający od powszechnie stosowanych w samolotach komunikacyjnych. Zastosowanie układu grzbietopłata o prostym, trapezowym obrysie skrzydeł z ujemnym wzniosem na ich końcach przy zwartym oprofilowaniu silników o małym przekroju i wciąganiu podwozia w kadłub, pozwoliło zmniejszyć opory powietrza i polepszyć warunki aerodynamiczne.

Płat trójdzielny. Skos skrzydeł na krawędzi natarcia równy około 15°. Lotki szczelinowe. Krawędzie natarcia wyposażone są w instalację elektrotermiczną (przeciwoblodzeniową) kontrolowaną w kabinie przy pomocy sygnalizacji świetlnej. W przypadku przegrzania chronionej powierzchni instalacja samoczynnie wyłącza się.

Usterzenie (łącznie ze sterami) — metalowe; na statecznika poziomym dwie płyty brzegowe.

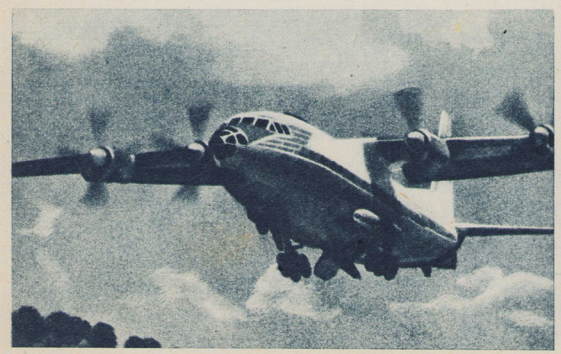
Samolot napędzany jest czterema turbośmigłowymi silnikami AI-20 o mocy 4000 KM każdy, konstrukcji inż. A. G. Iwczenki lub silnikami NK-4 konstrukcji inż. N. D. Kuzniecowa o tej samej mocy. Śmigła metalowe, czteropłatowe o zmiennym skoku z możnością przestawiania na ujemne kąty natarcia. Średnica śmigła — 4,5 m. W przypadku awarii silnika śmigło samoczynnie ustawia się w chorągiewkę". Silniki prawe są niezależne w zasilaniu paliwem od silników umieszczonych z lewej strony, a w przypadku awarii prawy zespół napędowy może pracować niezależnie od lewego i na odwrót. Krawędzie natarcia śmigieł i piast wyposażone są w instalacje elektrotermiczne.

Źródłem prądu stałego na samolocie są 12-kilowatowe prądnice, zabudowane parami przy silnikach. W chwili rozruchu silników pracują one jako rozruszniki oraz jako jednofazowe prądnice prądu zmiennego o napięciu około 115 volt. Łączna moc prądu stałego i zmiennego wynosi 128 kilowatów. Ogólna długość przewodów elektrycznych istniejących na samolocie dochodzi do 45 kilometrów.

Wyscie właściwości lotne An-10A pozwalają kontynuować lot przy dwóch pracujących silnikach na wysokości 6 000 m i przy trzech silnikach na wysokości 8 000 m.

Rozpiętość — 38,0 m, długość — 37,0 m, wysokość — 9,8 m, pow. nośna — 119,5 m², ciężar własny — 30 500 kG, ciężar całkowity — 55 000 kG, prędkość maksymalna — 700 km/h, prędkość przelotowa — 630 km/h, prędkość lądowania — 170 km/h, pułap — 10 000 m, zasięg — 5 000 km, rozstaw podwozia głównego — 4,92 m, odległość goleni przedniej od podwozia głównego — 5,41 m.

An-10 w kijowskim porcie lotniczym.



NA TRASIE SZYBOWCOWEGO RAJDU DOKOŁA POLSKI

Z końcem lipca br. uczestnicy inauguracyjnego rajdu szybowcowego dokoła Polski znajdowali się w Kielcach. Chmury warstwowe i przelotne deszcze cechujące lipcową pogodę w znacznej mierze ograniczyły wyniki uczestników rajdu. Niemniej do dnia 27.VII piloci przelecieli ponad 4 300 kilometrów i wylatali przeszło 200 godzin.

Brak warunków termicznych był przyczyną szeregu lądowań w terenie przygodnym. Pod Toruniem zdarzyło się, że świadkiem przymusowego lądowania młodego łódzkiego szybownika Jerzego Orłowskiego (uczestnika jeżowskiego rajdu) był fotoreporter „Skrzydlatej" Bernard Koszewski. I stąd zamieszczone obok zdjęcia.

U dołu: Na niebie ani jednego cumulusa. Kiedy na polu zjawił się „gość z nieba", natychmiast znaleźli się ciekawscy.

Z lewej: Przed startem z terenu przygodnego. Wszyscy są ciekawi, o czym Jerzy Orłowski rozmawia z pilotem holującym. (pj)

Foto: B. Koszewski

ŚLĄSKI KLUB TECHNIKI RAKIETOWEJ I ASTRONAUTYKI LPŻ

ŚLADEM Klubu Techniki Rakietowej i Astronautyki LPŻ w Warszawie zorganizowano w Katowicach Śląski Klub Techniki Rakietowej i Astronautyki LPŻ. Na początku zrzeszał on kilku entuzjastów i pionierów techniki rakietowej, którzy mieli ambitne plany rozwoju klubu przez rozwinięcie modelarstwa rakietowego, organizowanie odczytów i prelekcji oraz budowę rakiet wysokościowych i meteorologicznych.

Pierwszych startów rakiet dokonali młodzi członkowie klubu z Zakładów Cynkowych w Wełnowcu. Wyniki wprawdzie liczyły się tylko w metrach, ale dobry początek został zrobiony.

Obecnie Śląski Klub Techniki Rakietowej w Katowicach, choć istnieje zaledwie parę miesięcy, liczy ponad 60 członków i posiada filie w Mysłowicach i przy Pałacu Młodzieży w Katowicach. Dotychczas wystrzelono około 100 mikrorakiet o różnych gabarytach. Materiał zebrany z tych doświadczeń jest bardzo obszerny i niezbędny przy rozwiązywaniu problemów konstrukcyjnych i technologicznych następnych serii mikrorakiet.

Eksperymenty rakietowe, które przeprowadza Śląski Klub Techniki Rakietowej i Astronautyki LPŻ w Katowicach, to nie tylko wysoce atrakcyjna i pouczająca zabawa, w której biorą udział przeważnie uczniowie średnich szkół ogólnokształcących i technicznych, ale także droga do popularyzacji zagadnień i wiedzy o technice rakietowej.

W związku z tym, że entuzjaści rakietnictwa napotykają trudności, podajemy adres, pod który należy kierować listy z pytaniami: **Śląski Klub Techniki Rakietowej i Astronautyki LPŻ, Katowice, ul. Armii Czerwonej 1.**

EUGENIUSZ STRASZOK

Na zdjęciu: Młodzi śląscy rakietnicy.

Foto: J. Mirski

JUŻ 25 „PODWÓJNYCH MILIONERÓW" W PLL „LOT"

CORAZ więcej przedstawicieli personelu latającego Polskich Linii Lotniczych LOT zdobywa ostrogi „podwójnych milionerów" powietrznych. Gdy na początku bieżącego roku tytuł ten nosiło łącznie 15 członków załóg latających, to obecnie jest ich już 25: 15 pilotów, 6 mechaników pokładowych i 4 radiooperatorów.

Elitę spośród nich stanowią lotnicy, którzy mają na swym koncie ponad 2 500 000 kilometrów przelecianych w powietrzu, a więc piloci: Ryszard Dąbrowski, Jan Eichstaedt, Stefan Harenda, Roman Skrzyński i Marian Wędzik, mechanik Stanisław Strzyżewski i radiooperator Piotr Stręk. Wszyscy oni uzyskali tytuł milionera już w latach 1953–54, a obecnie brakuje im już niewiele do trzeciego miliona.

Wymienieni wyżej piloci reprezentują najwyższą, światową klasę pilotażu. Słynne już stało się określenie naszego „asa" powietrznego, szefa sekcji wyszkolenia personelu latającego PLL LOT Stanisława Płonczyńskiego, iż „każdy z nich potrafi przy lądowaniu „posadzić" samolot tak delikatnie, że pasażerowie w ogóle nie odczują momentu zetknięcia się z ziemią".

A oto aktualna tabela LOT-owskich „milionerów":

	Pilotów	Mechaników	Radiooperatorów	Stewardess	Nawigatorów	Razem
Przeleciało						
ponad 1 mln km	17	11	14	4	—	46
„ 1,5 mln km	20	12	10	—	2	44
„ 2 mln km	10	5	3	—	—	18
„ 2,5 mln km	5	1	1	—	—	7
Ogółem	52	31	28	4	2	117

Szub.

BIULETYN AEROKLUBU PRL nr 329

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Diamenty za przewyższenie 5000 m

11 (156) **Bogusław Wodzyński** – 5380 m (4.6.61)
12 (157) **Stefan Makne** – 5500 m (4.6.61)

Diamenty za przelot docelowy 300 km

14 (395) **Jerzy Murawski** – 312 km (22.5.61)
15 (396) **Łucja Staniszewska)** – 312 km (22.5.61)
16 (397) **Tadeusz Stypuła** – 315 km (22.5.61)
17 (398) **Mieczysław Hajczuk** – 304 km (26.5.61)
18 (399) **Zygmunt Jędrzejczak** – 304 km (26.5.61)
19 (400) **Augustyn Bartoszek** – 310 km (20.6.61)
20 (401) **Hanna Badura** – 517 km (20.6.61)

Diamenty za przelot otwarty 500 km

4 (79) **Sławomir Kwiatkowski** – 505 km (17.6.61)
5 (80) **Jan Madejczyk** – 511 km (17.6.61)
6 (81) **Henryk Muszczyński** – 522 km (17.6.61)
7 (82) **Eugeniusz Pieniążek** – 510 km (17.6.61)
8 (83) **Stanisław Wielgus** – 525 km (17.6.61)
9 (84) **Jan Wróblewski** – 511 km (17.6.61)
10 (85) **Eugeniusz Fuchs** – 504 km (2.6.61)
11 (86) **Jerzy Śmielkiewicz** – 517 km (20.6.61)
12 (87) **Hanna Badura** – 517 km (20.6.61)
13 (88) **Józef Jakulewicz** – 526 km (20.6.61)

Złote Odznaki Szybowcowe

13 (337) **Tadeusz Rychlik** – 3450 m, 324 km (21.5.61)
14 (338) **Krzysztof Smuiski** – 3440 m, 306 km (28.5.61)
15 (339) **Kazimierz Wróblewski** – 3450 m, 314 km (3.6.61)
16 (340) **Stefan Prandota** – 3620 m, 315 km (10.6.61)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

53 (1908) **Zygmunt Skrzypek** – 5 h 09 min, 1200 m, 145 km (27.4.61)
54 (1909) **Ryszard Adach** – 5 h 05 min, 1100 m, 52 km (27.4.61)
55 (1910) **Wojciech Kowalski** – 5 h 15 min, 1700 m, 54 km (26.5.61)
56 (1911) **Zenon Cimuchowski** – 5 h 57 min, 1170 m, 95 km (22.5.61)
57 (1912) **Andrzej Kopytowski** – 5 h 36 min, 1620 m, 56 km (31.5.61)
58 (1913) **Leszek Szutowski** – 5 h 25 min, 1050 m, 85 km (6.6.61)

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL

POCZTA LOTNICZA

Już podczas wakacji możesz zdecydować się zostać lotnikiem

Wincenty Susłów — Drelów, woj. Lublin; Stanisław Cebula i Henryk Jurek — Sędziszowice, woj. Kielce. Wakacje są zapewne jedną z najodpowiedniejszych chwil, aby zastanowić się nad wyborem szkoły czy zawodu. Nic też dziwnego, że otrzymujemy właśnie spore ilości listów z zapytaniami o szkoły lotnicze i wreszcie o same studia lotnicze. Ponieważ dużą część takich listów otrzymujemy od uczniów szkół podstawowych, im też w pierwszym rzędzie służymy radą. Absolwenci szkół podstawowych w roku szkolnym 1961/62 mają szansę dostania się przede wszystkim do techników. Najwięcej kandydatów każdego roku przyjmuje **TECHNIKUM BUDOWY SILNIKÓW LOTNICZYCH (TBSL)** — Wrocław, ul. Kielcowska 43/53. Znajduje się tu także Zasadnicza Szkoła Metalowa przygotowująca do pracy w przemyśle lotniczym. Podania o przyjęcie do technikum będzie można kierować **w maju przyszłego roku.** Drugą szkołą związaną z lotnictwem jest **Technikum Mechaniczno-Elektryczne** — Rzeszów, ul. Obrońców Stalingradu 120. Absolwenci szkoły uzyskują prawo wykonywania zawodu technika-technologa, technika-mechanika i technika-elektryka. Oczywiście wszyscy uczniowie, którzy ukończą jedno z tych techników, mają prawo ubiegać się o przyjęcie na wyższą uczelnię; w tym również na wydziały: mechaniczny, elektryczny i lotniczy Politechniki Warszawskiej.

Spotykamy się często w listach z pytaniem, czy istnieją szkoły lub technika, które bezpośrednio prowadzą szkolenie pilotów zawodowych. Takich szkół **nie ma.** Podstawowe szkolenie można rozpocząć **tylko** w aeroklubie, przy czym trzeba być uczniem IX, X klasy liceum lub technikum i posiadać ukończone 16 lat. W żadnym wypadku na takie szkolenie nie może być przyjęty uczeń szkoły podstawowej.

Lotnictwo i poezja

Lotnictwo niewątpliwie zawiera w sobie wiele uroku i poezji. Nie można się więc dziwić, że często młode dziewczęta czy młodzi chłopcy zaczynają pisać swoje wiersze właśnie o lotnictwie. Dużo z tych wierszy trafia również do naszej redakcji. Oczywiście najczęściej nie nadają się one do druku. Są bardzo słabiutkie treściowo, albo w ogóle nie posiadają żadnej treści. Młodzi autorzy z reguły uznają tylko jedną zasadę — **rym,** co stanowi właśnie najmniej ważny warunek w poezji. Ich błędy wynikają przede wszystkim z tego, że posiadają jeszcze zbyt małą wiedzę o świecie, o lotnictwie, a przede wszystkim o samym języku. Wszystkie redakcje, które otrzymują takie wiersze, kwitują je po prostu utartym już zwrotem — „nie nadaje się do druku". Dla autora powinno to oznaczać, że jeśli pragnie mieć w przyszłości jakiekolwiek osiągnięcia na polu poezji, powinien zdobyć jeszcze wiele wiedzy, doświadczeń, własnych przeżyć, no i powinien przede wszystkim pisać pięknym, poprawnym językiem. Te właśnie uwagi kierujemy również do naszej Czytelniczki **Ireny Białowąs z Wrocławia,** która przysłała nam swój wiersz z prośbą o opublikowanie. Wiersz jest jeszcze zbyt słaby, aby można go było wydrukować.

Poszukuję przedawnionych egzemplarzy „Skrzydlatej"

Mjr Jerzy Świątek — Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55 poszukuje następujących numerów „SP" — nr nr 1, 2, 3, 4 z roku 1945; 11, 12 z roku 1948; 8 z roku 1953; 3, 5, 19 z roku 1954; 34, 35, 36 z roku 1956; 14, 15, 17, 19, 21, 23, 36, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50 z roku 1958 i 1, 2, 6, 22 z roku 1959.

Odpowiedzi różne

Marian Łagowski — Warszawa, jedn. wojsk. Spróbujcie napisać raport jeszcze raz w sprawie przeniesienia Was do wojsk lotniczych, a konkretnie do szkoły lotniczej. Jeśli chodzi o możliwość treningu w Aeroklubie Warszawskim, to zależy tylko i wyłącznie od zgody Waszych przełożonych. **Edmund Zabroń — Krajów, pow. Przysucha.** Do egzaminów wstępnych do Technikum Budowy Silników Lotniczych we Wrocławiu będziecie mogli przystąpić w roku przyszłym. Jeśli zdawać będziecie każdego roku z klasy do klasy, na pewno będziecie mieli jeszcze szanse ubiegać się o przyjęcie do OSL (górna granica wieku: nie przekroczony 23 rok życia).

Józef Batko — Świerklaniec, woj. Katowice. Aby móc zostać w przyszłości podchorążym Oficerskiej Szkoły Lotniczej (OSL) musicie się jeszcze dość długo uczyć. Przede wszystkim musicie ukończyć szkołę podstawową, a następnie rozpocząć naukę w szkole średniej (w technikum lub liceum). Już w szkole średniej powinniście rozpocząć szkolenie lotnicze w aeroklubie. Dopiero wtedy, gdy będziecie kończyć szkołę średnią, możecie rozpocząć starania o przyjęcie do OSL.

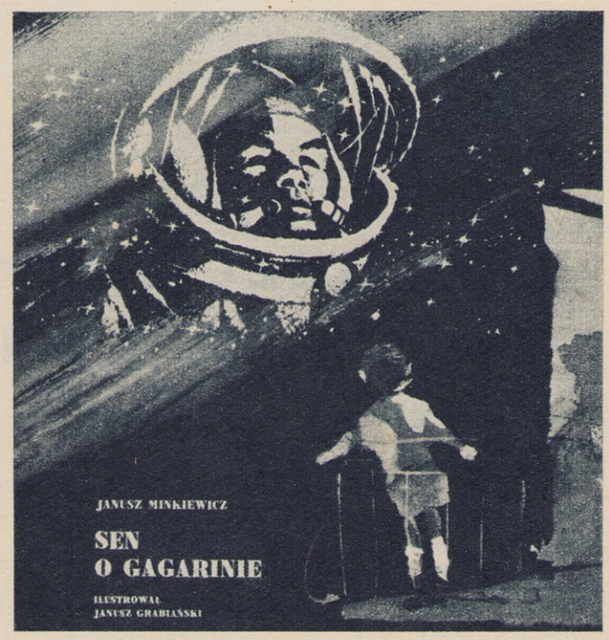
Prawie podobnie wygląda sprawa z przyjmowaniem kandydatów do wojsk spadochronowo-desantowych. Obecnie żołnierze wojsk spadochronowo-desantowych to absolwenci, w większości wypadków szkół średnich, chociaż do tego rodzaju wojsk można się już ubiegać po ukończeniu 9 klas szkoły średniej.

Andrzej Kurtek — Jasice, woj. Kielce pisze do nas: „Zwróciłem się do Aeroklubu Kieleckiego w sprawie przyjęcia mnie na szkolenie lotnicze. Jestem uczniem II klasy Technikum Mechaniczno-Hutniczego w Ostrowcu Świętokrzyskim. Na mój list otrzymałem odpowiedź, że na szkolenie przyjmuje się młodzież z 9—10 klasy liceum lub z 3—4 klasy technikum. Czy aby 9—10 klasa liceum nie odpowiada 2—3 klasie technikum?!... Mnie się wydaje, że tak". Niestety, nie macie racji. Jak Wam chyba wiadomo, nauka w liceum trwa tylko cztery lata (obecnie wstępujące roczniki będą się uczyły już 5 lat), natomiast nauka w technikum trwa pięć lat. Stąd różne kryteria stawiane uczniom liceów i techników przy przyjmowaniu ich na szkolenie lotnicze. Inna sprawą, że odpowiedź Aeroklubu Kieleckiego jest formalistyczna.

Marian Skrzątek — Boksyce, woj. Kielce. Z Waszego listu nie wynika jasno, o jaką szkołę lotniczą Wam chodzi. Do Oficerskiej Szkoły Lotniczej warunkiem przyjęcia jest posiadanie średniego wykształcenia, natomiast do Technikum Budowy Silników Lotniczych we Wrocławiu przyjmuje się absolwentów szkół podstawowych.

Marian Kolasa — Łódź. Do Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych (nie mylić z TOSWL) kierują wyłącznie WKR-y. Od komendanta danego WKR-u zależy, czy kandydat zostanie skierowany do TSWL. Jakim warunkom powinien odpowiadać kandydat? Powinien posiadać 9—10 klas szkoły średniej i praktykę „mechaniczną" (np. szofer, tokarz itp.). Zarówno nauka w TSWL jak i praca w jednostce lotniczej trwają w sumie tyle samo, jak zasadnicza służba wojskowa, tzn. 2 lata.

Wiesław Korczak — Hrubieszów, woj. Lublin; Jan Szachowicz — Workiejmy, woj. Olsztyn. Książki wydane przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności można zamawiać w Dziale Handlowym Wydawnictw — Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Natomiast w sprawie przedawnionych numerów „Modelarza", skontaktujcie się z redakcją tego pisma — Warszawa 12, ul. Chocimska 14. (r)



SEN O GAGARINIE. Janusz Minkiewicz. Ilustrował Janusz Grabiański. Instytut Wydawniczy „Nasza Księgarnia". Warszawa 1961. Wydanie I. Nakład 45 000 — 260 egz. Str. 16, rys. 13. Cena zł 5.

Janusz Minkiewicz (rymowany tekst) oraz Janusz Grabiański (rysunki) są autorami opowiadania o Jurku Twardowskim, który we śnie odbył wspaniałą podróż kosmiczną.

„...Sny bywają marzeniem.
A bez snów i bez marzeń
Próżno czekać by w świecie
Wiekopomnych wydarzeń.
Kolumb zmarłby nieznanym,
Nieciekawym dziadygą,
Gdyby o nowych lądach
Nie nękały wciąż sny go.
Także Jurij Gagarin
We krwi pewnie już miał to,
Że wciąż marzył by
pierwszym
W świecie być kosmonautą".

Przyjemny wiersz Minkiewicza i jak zwykle znakomite rysunki Grabiańskiego zapewniają powodzenie tej ładnie, starannie wydanej książeczce dla dzieci.

J. Kownacki

ROZWIĄZANIA KRZYŻÓWEK LOTNICZYCH

Z NR 21. POZIOMO: 4 — Grunau, 6 — kolektor, 8 — karo, 9 — wnet, 10 — Foka, 12 — Fowler, 14 — profil, 15 — warkot, 17 — krzywa, 20 — kołek, 21 — Swissair, 23 — resurs, 25 — wirnik, 27 — Sołtyk, 29 — Alfa, 30 — trawka, 31 — kaczka, 34 — tłumik, 35 — akt, 36 — Saab, 38 — antena.

PIONOWO: 1 — lura, 2 — Glykol, 3 — lont, 4 — Gromow, 5 — uchwyt, 6 — kompleks, 7 — rewolwer, 8 — kret, 11 — Cirrus, 12 — Fokker, 13 — rewers, 16 — atol, 18 — kauryt, 19 — awaria, 22 — ikra, 24 — CSA, 25 — wywrót, 26 — klocek, 28 — krążek, 31 — komora, 32 — Awiata, 33 — tłoki, 36 — ster.

Nagrody książkowe otrzymali: Janusz Wojczyński ze Szczecina, Sefan Wojucki z Lublina i Paweł Kwiatek z Warszawy.

Z NR 23. POZIOMO: 5 — kominek, 7 — manetka, 9 — Marks, 10 — funt, 11 Mil, 12 — guma, 13 — wiry, 14 — zero, 15 — obieg, 16 — lord, 19 — auto, 21 — szturmowiec, 23 — tor, 24 — cal, 27 — mokre, 28 — oczko, 29 — knypel, 31 — wrzask, 32 — autorotacja, 35 — kant, 37 — olej, 38 — glisada, 39 — eskadra.

PIONOWO: 1 — kos, 2 — filmy, 3 — Pegaz, 4 — UKF, 5 — krawędź, 6 — kaliber, 7 — magneto, 8 — automat, 16 — lotnisko, 17 — sto, 18 — MiG, 20 — Orliński, 21 — spirala, 22 — cięciwa, 25 — looping, 26 — skrzela, 30 — lot, 33 — trasa, 34 — cokół, 36 — tlen, 37 — Orły.

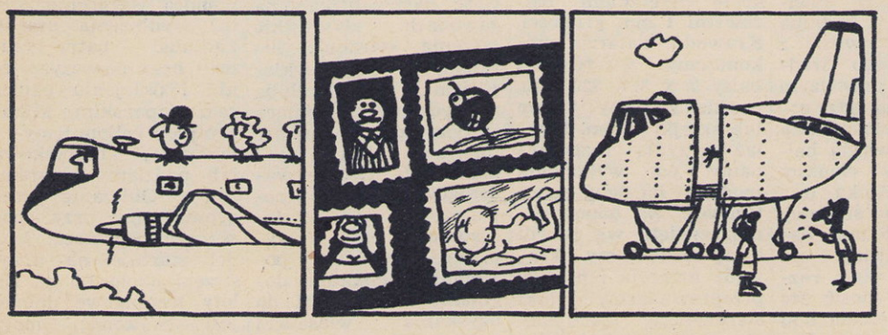
Nagrody książkowe otrzymali: Lucyna Zajko z Krakowa, Marian Wilga z Krosna i Jerzy Zaręba z Warszawy.

Z NR 24. POZIOMO: 1 — kawitacja, 4 — ściągarka, 9 — Muromiec, 11 — barostat, 12 — ropa, 13 — anoda, 14 — Amus, 15 — Czkałow, 17 — tarcza, 19 — namiar, 21 — trawers, 22 — ciężar, 24 — aparat, 27 — kasa, 28 — atom, 29 — PAA, 31 — hełmofon, 32 — Matwiejew.

PIONOWO: 1 — kompresor, 2 — wiropłat, 3 — tomy, 5 — grot, 6 — rotametr, 7 — autostart, 8 — Mikojan, 10 — czasza, 11 — Beacon, 15 — czerpak, 16 — Wagi, 18 — rewia, 20 — inż., 23 — baldachim, 24 — Aerofłot, 25 — tampon, 26 — balast, 30 — Coli.

Nagrody książkowe otrzymali: Jan Bystrzycki z Chełmna, Zenon Wojdas z Warszawy i Danuta Owczarek z Krakowa.

KRONIKA LOTNICZA W. FUGLEWICZA



Brytyjski ekspert d/s lotnictwa P. Hunting zaproponował wprowadzenie tanich miejsc stojących w samolotach komunikacyjnych obsługujących krótkie trasy. ● Adam Giedrys — zamiłowany astronom-amator ze Szczecinka, sfotografował niedawno jeden z amerykańskich sputników „Transit" 2A59 ● Zakłady Lotnicze w Bangalore rozpoczęły montaż pierwszego samolotu typu „Avro 748", z części dostarczonych przez W. Brytanię.

KĄCIK FILATELISTYCZNY

SŁAWNY port lotniczy Orly pod Paryżem doczekał się swojego znaczka. Pięknie w stalorycie wykonany znaczek pokazuje okazały budynek portu lotniczego oraz latarnie. Drugi znaczek pochodzi z Mozambiku i przedstawia „imperium" portugalskie otoczone samolotami. Napis na znaczku „Imperio Colonial Portugues" niedługo chyba się utrzyma, gdyż ostatnie wypadki w Angoli wskazują wyraźnie, że dni „imperium" są już policzone...

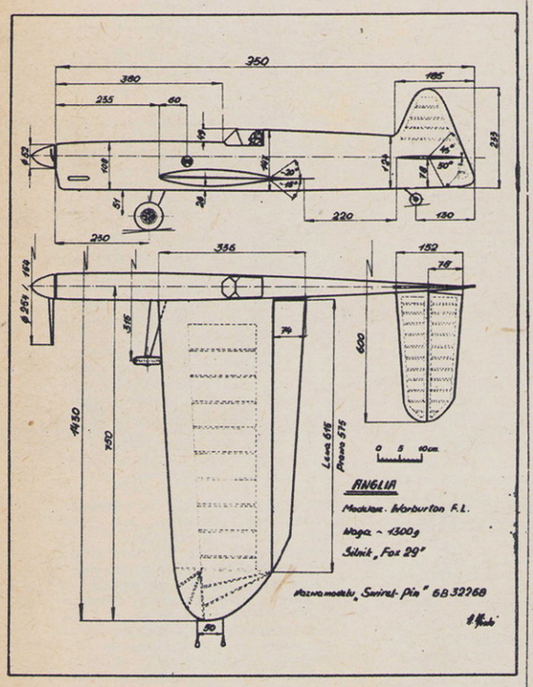
MODELARZ LOTNICZY
„SKRZYDLATEJ POLSKI"
NR 58 1961

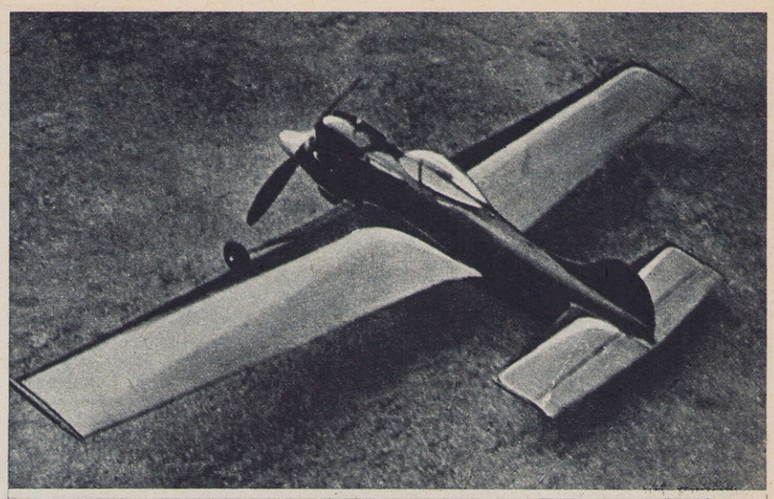
NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA

NOWY REKORD ŚWIATA RADIOMODELU

W dniu 11 czerwca br. dotychczasowy rekord wysokości w kategorii modeli zdalnie sterowanych, wynoszący 1 368 m, należący do Czechosłowacji, został pobity przez Australię. Nowy rekord wynosi 1 448 m, a jego zdobywcą jest porucznik pilot Keith Hearn, instruktor jednostki treningowej RAAF w Melbourne. Start nastąpił z lotniska wojskowego, natomiast sterowanie modelu odbywało się z pokładu samolotu „Hornet-Moth", pilotowanego przez brata Hearna. Rekord ten został ustalony ku uczczeniu Air Training Corps, obchodzącej swe 20-lecie. Ponieważ zostały dopełnione wszystkie formalności dla zatwierdzenia tego nowego rekordu światowego przez FAI, sądzić należy, że znajdzie się on w niedługim czasie w tabeli rekordów światowych. **F. P.**

● W USA powstało stowarzyszenie modelarzy budujących śmigłowce: AMHS (American Model Helicopter Society). Stowarzyszenie zamierza szeroko propagować swoją działalność również na terenie międzynarodowym poprzez FAI.





„BŁYSK-2" MODEL WYŚCIGOWY NA UWIĘZI

JAN TOMASZEWSKI

MODEL wyścigowy „Błysk-2" jest dalszym rozwinięciem modelu „Błysk", którym na Zawodach Międzyaeroklubowych w Mielcu w roku 1960 zająłem pierwsze miejsce. Po poprawkach i zastosowaniu innego zbiornika oraz silnika „Moki" 2,5 cm³ zamiast „Aktivista", model „Błysk - 2" zajął w roku 1961 pierwsze miejsce na Ogólnopolskich Zawodach Modeli na Uwięzi w Katowicach. Czas lotu na 10 km — 7 minut 35 sekund. Należy zaznaczyć, że silnik nie był jeszcze całkowicie dotarty i model nie wykazał pełnych osiągów. Do napędu można zastosować dowolny silnik o pojemności 2,5 cm³.

CHARAKTERYSTYKA MODELU: Rozpiętość — 928 mm. Długość — 448 mm. Powierzchnia skrzydeł — 9,71 dcm². Powierzchnia usterzenia — 2,56 dcm². Powierzchnia całkowita — 12,27 dcm². Ciężar w locie — 590 G. Pojemność zbiornika — 10 cm³. Prędkość lotu (śmigło 177/210 mm) — 115 km/h.

Kadłub. Kadłub składa się z trzech zasadniczych części — spodu, góry i osłony silnika. Spód modelu drążymy z klocka lipowego lub topolowego o wymiarze 420 x 50 x 29 mm. W jego części przedniej wykonujemy przy pomocy diuta odpowiednie łoże dla silnika, przy czym jego oś powinna się pokrywać z osią kadłuba. Tylną część drążymy do grubości ścianek około 2,5 mm, starając się wykonać to bardzo dokładnie. W części podkadłubowej wklejamy klocek z twardej balsy jako łoże orczyka. Całość po oczyszczeniu drobnym papierem ściernym kilkakrotnie cellonujemy. Na końcu kadłuba montujemy płozę z duralu 1 mm lub sklejki 2 mm grubości. Górną, tylną część kadłuba wykonujemy z balsy średniotwardej, przy czym podobnie jak spód wydrążamy ją, z tym, że grubość ścianek ma wynosić około 5 mm. Przed sklejaniem obu części cellonujemy górę wewnątrz i zewnątrz kilkakrotnie. W spodniej części kadłuba montujemy podwozie z drutu stalowego średnicy 1,5 mm, przy czym przestrzeń pomiędzy goleniami wypełniamy sklejką lub twardą balsą i oklejamy cienkim jedwabiem. Kółka (nie metalowe!) o średnicy minimalnej 25 mm starannie lutujemy na ośkach, przy czym rozstaw ma wynosić 240 mm. Ze sklejeniem obu części musimy poczekać do momentu wykończenia sterów i skrzydeł.

Stery i stateczniki. Stateczniki i stery należy wykonać z deseczki balsowej 3 mm grubości. Obie części po dokładnym opiłowaniu wg planu należy zmontować przy pomocy pasków płótna. Stery wysokościowe (prawy i lewy) montujemy razem przy pomocy drutu stalowego 1 mm wygiętego wg planu i zlutowanego w miejscu połączenia z popychaczem. Stery po całkowitym wykończeniu wklejamy w odpowiednie wycięcie w tylnej części kadłuba, przy czym kąt ich zaklinowania ma wynosić dokładnie 0°. Ster kierunkowy wycinamy z deseczki balsowej 5 mm grubości i oprofilowujemy go wg planu na profil płaskowypukły. Strona płaska ma leżeć na zewnątrz kręgu lotu. Ster wklejamy na górną część kadłuba i oklejamy go papierem japońskim.

Skrzydło. Skrzydło jest konstrukcji bezdźwigarowej — całe kryte deseczkami balsowymi 1 mm grubości. Krawędź natarcia wykonujemy z twardej balsy 7 x 8 x 920 mm, profile z balsy 2 mm lub sklejki 1 mm. Montaż skrzydła rozpoczynamy od wykonania spodu — na desce montażowej. Na odpowiednio wygiętą wg profili balsę naklejamy krawędź natarcia i profile, przeprowadzamy linki sterownicze, mocujemy orczyk i w końcu oklejamy górną powierzchnię. Na końcówkach wklejamy 2 krople wykonane z topoli. W zewnętrznej kropli montujemy przed jej wklejeniem ciężarek 18 G. Po wykończeniu i opiłowaniu skrzydła oklejamy papierem japońskim i montujemy je podobnie jak stery na kącie zerowym w miejscu pokazanym na planie, łącząc orczyk z łącznikiem sterów przy pomocy popychacza z drutu stalowego 1,5 mm. Następną pracą będzie sklejenie obu części kadłuba. Robimy to po dokładnym sprawdzeniu układu sterowniczego. Po sklejeniu czyścimy całość i oklejamy papierem japońskim.

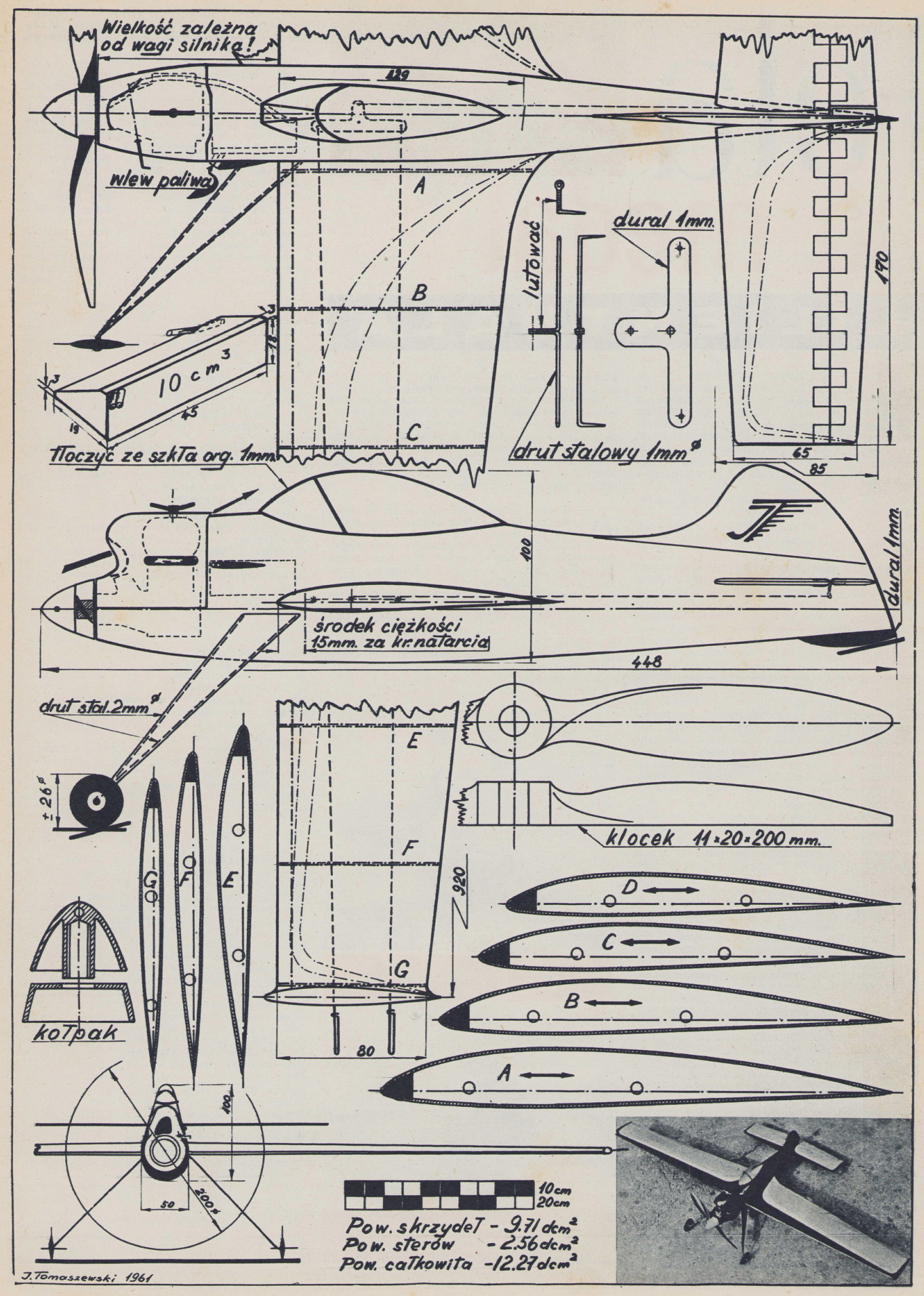
Zbiornik. Zbiornik montujemy w kadłubie modelu w miejscu zaznaczonym na planie. Jako materiał na zbiornik użyjemy blachy mosiężnej 0,3—0,4 mm grubości. Musimy tak grubą blachę wziąć na zbiorniczek z uwagi na możliwość deformacji, a co za tym idzie zmianę pojemności i możliwość dyskwalifikacji na zawodach. Wszystkie łączenia starannie lutujemy, a przed wklejeniem do kadłuba sprawdzamy za pomocą strzykawki pojemność zbiornika. Wraz z rurkami od- i doprowadzającymi paliwo powinna ona wynosić dokładnie 10 cm³. W wypadku zbyt dużej pojemności delikatnie doginamy ścianki, aż do uzyskania właściwej pojemności. Przekrój rurek łączących zbiornik z silnikiem (gaźnik) oraz wlewowej i odpowietrzającej ma wynosić około 1,6 mm (wewnątrz). Silnik montujemy za zbiornikiem i osłaniamy go osłoną wykonaną z balsy.

Kabina. Kabinę tłoczymy ze szkła organicznego (plexi) na formie z drewna lub gipsu, polerujemy ją i wreszcie wklejamy na górę kadłuba.

Śmigło. Wykonujemy z klocka bukowego lub grabowego o wymiarze 11 x 20 x 200 mm wg rysunku podanego na planie. Model na podanym śmigle wykonuje około 36 okrążeń na linkach 11,37 m.

Kołpak śmigła. Kołpak śmigła jest wykonany z duraluminium wg rysunku. Wewnętrzny gwint należy nacinać wg gwintu wału silnika.

Wykończenie i oblatanie modelu. Model po wykończeniu i wyważeniu (ołowiem lub za pomocą skrócenia czy też wydłużenia przodu kadłuba — patrz rysunek) oraz po oczyszczeniu i oklejeniu papierem japońskim kilkakrotnie cellonujemy i malujemy natryskowo lub pędzlem lakierami nitro. Oblatanie przeprowadzamy przy spokojnym powietrzu. Model startuje na przestrzeni około 1,5 m. Na loty treningowe dobrze jest wykonać mały zbiornik o pojemności około 3 cm³ i trenować starty i lądowania.


Wielkość zależna od wagi silnika!
429
wlew paliwa
A
B
C
10 cm³
45
19
3
18
tłoczyć ze szkła org. 1mm
lutować
dural 1mm.
drut stalowy 1mm⌀
170
65
85
100
dural 1mm.
środek ciężkości 15mm. za kr. natarcia
448
drut stal. 2mm⌀
± 26⌀
E
F
G
920
80
klocek 11×20×200 mm.
D
C
B
A
kołpak
100
50
200⌀
10cm
20cm
Pow. skrzydeł - 9.71 dcm²
Pow. sterów - 2.56 dcm²
Pow. całkowita - 12.27 dcm²
J. Tomaszewski 1961

Pela na medal

(4)

TADEUSZ MALINOWSKI

LILIENTHALA

Początkowo nie wierzono jej słowom, ale ton, jakim mówiła, szybko ich przekonał. Niektórzy byli pewni swej racji, ale pozornie uwierzyli Majewskiej czekając co nastąpi dalej. Znalazł się jednak niedowiarek, nie grzeszący spostrzegawczością, podszedł do szybowca Peli, obejrzał go uważnie i zupełnie przypadkowo jego wzrok zatrzymał się na numerze rejestracyjnym „Jaskółki". Nagle olśniony krzyknął głosem pełnym dumy:

— A nie mówiłem, to przecież obcy szybowiec! Pelka, bujać to my, ale nie nas.

Nikt się nie roześmiał. Czekano innego, weselszego i dowcipniejszego rozwiązania, a ten wszystko zepsuł.

W miesiącu lipcu Majewska pełniła obowiązki zastępcy komendanta Harcerskiego Obozu Lotniczego rozbitego pod namiotami przy lotnisku Aeroklubu Łódzkiego w Aleksandrowie. Oprócz 30 harcerzy, którzy budowali modele latające, grupa 16 chłopców przechodziła szkolenie podstawowe na dwusterze „Czapla", prowadzone przez instruktorów Józefa Pieczewskiego i Stanisława Muchę. Pela pomagała jedynie doryw-czo w szkoleniu. Gdy pojawiła się na lotnisku w kusym mundurku harcerskim, przez nikogo nie została zauważona. Tak dalece zmieniła się w tym przebraniu, iż Józek Pieczewski poznał ją dopiero z odległości wyciągniętej ręki. Kto mógł przypuszczać: Pela i mundurek harcerski. Po tym „odkryciu" zawiedli się wszyscy ci lotnicy, którzy w młodej i zgrabnej harcerce widzieli interesujący „obiekt". Najwięcej oczywiście ubawiona tym zdarzeniem była sama Pela.

Do dnia dzisiejszego Majewska wspomina z satysfakcją tę właśnie grupę harcerzy-lotników. Ona to na lotnisko wniosła bardzo przyjemną atmosferę, zdyscyplinowanie, humor, a dzięki pomysłowo zorganizowanym ogniskom zjednała sobie ogólną sympatię i uznanie.

Po zakończeniu obozu harcerskiego Majewska razem z mężem wyjechała na odpoczynek do Lisich Kątów. Sprzyjające warunki meteorologiczne pozwoliły na to, iż 16 sierpnia o godzinie 9.57 wystartowała stamtąd na „Bocianie" wraz z pasażerką Jadwigą Kurką. Szybowiec holował Walenty Hardt, lecący na samolocie „Junak-2". Wyczepienie nastąpiło o godzinie 10.33 w odległości 7 km na północ od Pińczyna. Miała to być próba pobicia rekordu świata w przelocie docelowym na szybowcu dwumiejscowym. Kierunek — Tyszowce, a więc dokładnie taki jak w 1956 roku.

Początkowo lot odbywał się bez większych trudności. Dopiero w rejonie Otwocka warunki atmosferyczne uległy pogorszeniu. Drzewa po prostu zaglądały do kabiny. Pasażerka wstrzymywała oddech. Majewska sądziła, że przelot ten zakończy się lądowaniem i odwiedzeniem Warszawy. Wreszcie na wysokości około 100 metrów szybowniczka natrafiła na metrowe wznoszenie, które następnie wzrosło do 3 m/sek. Gdy „Bocian" osiągnął 250 metrów, jej pasażerka głośno odetchnęła. Od Warszawy lot odbywał się w dobrych warunkach termicznych. Majewska lądowała w Tyszowcach o godzinie 18.05, rozpoznana wkrótce przez młodzież, która pamiętała ją z pierwszego pobytu.

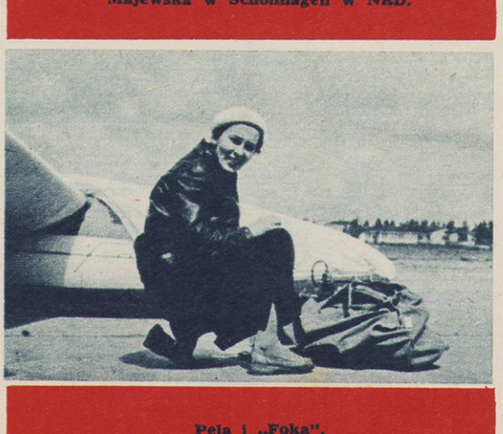
Majewska stała się bohaterką dnia. Wszyscy ofiarowywali jej gościnę i zapraszali do siebie. Szybowniczka była wzruszona. Przyjmowała pierwsze gratulacje, uśmiechała się i dziękowała za zgotowane jej serdeczne przyjęcie.

Lądowaniem w Tyszowcach Pela ustanowiła jednocześnie dwa nowe rekordy świata w kategorii szybowców dwumiejscowych — pierwszy w przelocie docelowym, będący do tej pory w posiadaniu Francji (379,713 km) i w przelocie otwartym, należący do Związku Radzieckiego (443,714 km). Odległość przeleciana przez Majewską wyniosła 518,59 km.

ROK 1959 przynosi Majewskiej nowe osiągnięcia sportowe. Nim będzie mowa o wyczynach, trzeba przede wszystkim odnotować „wyczyn" innego rodzaju: w pierwszym półroczu Pela zostaje szczęśliwą mamą. Na świat bowiem przychodzi „rozkoszny człowieczek" — Sławek.

Uczestnicząc w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera, zajęła 4 miejsce, zdobywając łącznie za 3 rozegrane konkurencje 10 696 pkt. Następnie uczestnicząc w Szybowcowych Mistrzostwach Polski uzyskuje 8 lokatę. W czasie mistrzostw — dnia 20 czerwca — ustanowiła

Majewska w Schönhagen w NRD.



Pela i „Foka".

nowy rekord świata w przelocie docelowo-powrotnym Leszno — Fordon — Leszno na szybowcu jednomiejscowym „Jaskółka" odległością 368 km.

Dwa miesiące później — 30 sierpnia — Majewska przystąpiła do próby pobicia rekordu międzynarodowego w przelocie docelowym na szybowcu jednomiejscowym. Z Leszna wystartowała o godzinie 10.12. „Jaskółkę" holował samolot CSS-13 pilotowany przez Józefa Młocka. Wyczepienie nastąpiło nad miejscowością Lgiń na wysokości 920 metrów. Była wtedy godzina 10.27. Trasa nie obfitowała w dobre warunki termiczne. Trzeba było lecieć ostrożnie. W połowie drogi do Ostrowa Wlkp. Pela spotkała Maksymilianę Czmielównę, z którą leciała do okolic Radomia. W tamtym rejonie lądowała Maksi. Od tej chwili Majewska leciała znowu sama. Na południe od Hrubieszowa w półmetrowym wznoszeniu osiągnęła 1 200 metrów. Z tej wysokości skierowała szybowiec ku granicy do Oszczowa. A następnie po wykonaniu zakrętu lądowała na dość rozległym ściernisku o godzinie 19.07.

Przez kilka minut czekała w swej „Jaskółce" i odpoczywała. Wkrótce od strony lasu przybiegło trzech chłopców.

— Jak się nazywa ta miejscowość? — zaczęła z nimi rozmowę.

— Honiatycze.

Na tę wiadomość Majewska zaniemówiła. Czyżby zabłądziła i lądowała zupełnie na innym terenie?

— Czy daleko stąd do Oszczowa? — zapytała.

— Niedaleko.

— Ile?

— Do prezydium będzie czterysta metrów, a do sołtysa dalej.

Okazało się, że kilka domów nad granicą, w których mieszkali chłopcy, stanowiło osadę mającą oddzielną nazwę.

Pela zabezpieczyła szybowiec, zostawiła go pod opieką chłopców i poszła na posterunek MO do odległego o 6 km Dołkobyczowa. Po zawiadomieniu Leszna o swym lądowaniu wróciła o północy do szybowca, przy którym nie zastała już chłopców. W kabinie natomiast znalazła krótki list napisany na pudełku od papierosów, który z trudem odczytała przy świetle nafosforyzowanych przyrządów pokładowych:

„Odeszliśmy z powodu zimna. Plecak w kabinie. Życzymy Pani szczęśliwej podróży". Podpisy nieczytelne.

Na przemian drzemiąc i biegając dla rozgrzewki doczekała świtu. A rano, po wiadomości w dzienniku radiowym o jej przelocie, zebrało się przy „Jaskółce" co najmniej pół wsi z pokaźnym zaprowiantowaniem. Nie brakło więc jaj, sera, masła i placków, przy czym znalazł się również piękny, żywy kogut.

Około południa przyleciał z Centrum Szybowcowego mąż Peli Tadeusz, który przyciągnął na holu żonę do Leszna.

Rekord świata został pobity, bowiem odległość uzyskana przez Majewską wyniosła 562,6 km.

NASTĘPNY raz do Leszna Majewska przyjechała również z mężem, w maju 1960 roku. Latała na szybowcu „Libelle" i razem z Henrykiem Zydorczakiem pojechała reprezentować nasz kraj na II Szybowcowych Mistrzostwach NRD w Schönhagen, leżącym w odległości około 30 km na południe od Berlina. W charakterze pomocnika udała się z nią jej siostra Irena Pietrzak-Raże. Pomocnikiem Zydorczaka był Ludwik Misiek.

Tam właśnie, w czasie rozgrywanej konkurencji mistrzostw, którą był prędkościowy przelot po trasie trójkąta 300 km: Schönhagen — Neuhausen — Riesa — Schönhagen, Majewska ustanowiła nowy rekord świata wynikiem 53,08 km/h. Kierownictwo umiejętnie rozreklamowało ten wyczyn, tym bardziej, iż wykonany on został na szybowcu produkcji NRD „Libelle". O rekordzie tym pisała dość szeroko prasa. Pela udzielała wywiadów dla radia i telewizji. Przyjechała nawet delegacja z zakładów wytwarzających „Libelle", która po złożeniu gratulacji szczegółowo interesowała się opinią Majewskiej o tym szybowcu. Jej nazwisko wymieniano przy każdej okazji, nawet w teatrze, co było dla Peli trochę żenujące.

Wyczyn ustanowiony w NRD nie został zatwierdzony przez FAI, ponieważ w trakcie przygotowywania dokumentacji Majewska poprawiła swój rekord, tak, iż wysyłanie dokumentacji poprzedniego wyczynu do Paryża stało się nieaktualne.

Ten dziesiąty z kolei rekord świata Majewska ustanowiła dnia 14 lipca na szybowcu „Foka" prędkościowym przelotem po trasie trójkąta 300 km Leszno — Mirosławice — Ostrów Wlkp.

— Leszno. Ponieważ na trasie nie było najlepszych warunków meteorologicznych, uzyskany wynik 62,28 km/h należy uznać za dostateczny. Po pięciogodzinnym locie rekordowym Pela oznajmiła: „Foka" jest wspaniała.

Kilkanaście dni wcześniej — 28 czerwca — uchwałą Głównego Komitetu Kultury Fizycznej przyznano Majewskiej Złoty Medal „Za Wybitne Osiągnięcia Sportowe".

W październiku Pela pojechała do Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie, gdzie przez dwa tygodnie latała na samolotach. Tam stwierdziła, że ma duże zaległości w tej dziedzinie. Mąż wyraźnie zaczął ją wyprzedzać.

UCZESTNICZĄC w VII Szybowcowych Mistrzostwach Polski, zajęła 40 miejsce. To dalekie miejsce można wytłumaczyć brakiem treningu zawodniczego. Od wyjazdu z Warszawy, a więc od przeszło trzech lat, Majewska nie prowadziła systematycznego treningu szybowcowego. Płaci składki klubowe i ze względu na dużą odległość z miejsca zamieszkania do aeroklubu lata od przypadku do przypadku. Jedynymi okazjami do latania były i są dla niej wyjazdy do Lisich Kątów i Leszna, raz lub dwa razy do roku.

Dnia 9 czerwca 1961 roku błyskawicznie rozniosła się wiadomość wśród uczestników VII Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie, iż Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI) uchwałą posiedzenia Rady Administracyjnej w Paryżu (6—10 czerwca) przyznała Pelagii Majewskiej Medal Lilienthala za rok 1960. Do tego najwyższego szybowcowego odznaczenia zgłoszono cztery kandydatury. Obok Majewskiej kandydowali: A. Gehriger ze Szwajcarii (pilot i długoletni przewodniczący Komisji Szybowcowej FAI), H. C. Ross ze Stanów Zjednoczonych (pilot, konstruktor, rekordzista świata i działacz szybowcowy USA) i E. B. Dommisse z Południowej Afryki (pilot i rekordzista).

Medal dla Majewskiej jest drugim z kolei wyróżnieniem szybownika polskiego przez FAI. Po raz pierwszy przyznano Medal Lilienthala Tadeuszowi Górze za przelot na odległość 557,8 km wykonany w 1938 roku. Po Francuzce Marcelle Choisnet-Gohard, Majewska jest drugą kobietą na świecie, która otrzymała to wysokie odznaczenie.

Wiadomość o przyznaniu Peli Medalu Lilienthala wywołała na lotnisku w Lesznie nieopisaną radość, ku niemałemu zażenowaniu bohaterki dnia. Znalazły się piękne wiązanki kwiatów, w kolejce stano do Peli, aby jej pogratulować, uścisnąć i czasem nawet... pocałować. Długo wznoszono i pito symboliczną lampkę wina, wznoszono okrzyki i toasty. Co chwilę też rozlegało się chóralne „Sto lat". Życzenia i upominki złożyli również Peli zawodnicy zagraniczni uczestniczący w mistrzostwach. Dla uświetnienia wieczoru wystrzelono w powietrze salwę kolorowych rakiet, które uroczyście kreśliły swą drogę na tle ciemniejącego nieba. Wśród tego huku Majewska „startowała" kilkanaście razy w górę na ramionach kolegów.

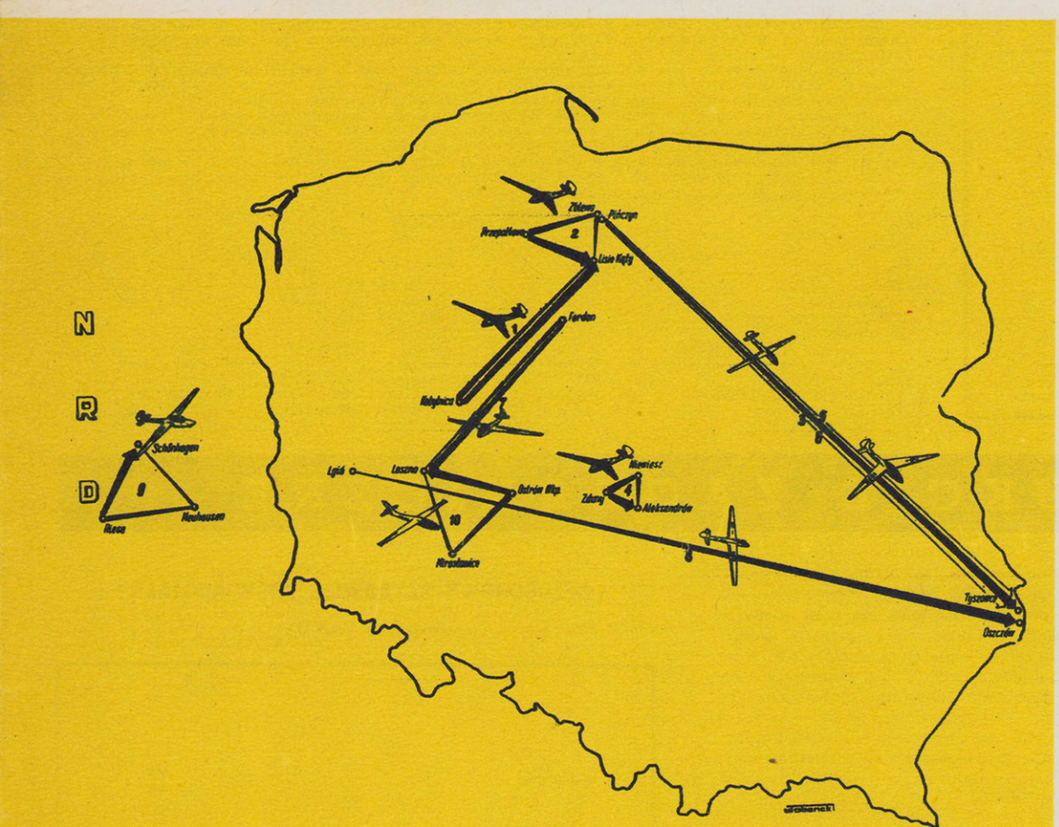
MISTRZYNI Sportu Pelagia Majewska ma 28 lat, w życiu prywatnym — żona oficera-pilota i mamusia już ponad dwuletniego Sławka. Do 1 lipca 1961 roku na szybowcach wylatała 1 007 godzin, na samolotach 311 godzin oraz wykonała 16 skoków spadochronowych.

Majewska ma w sobie dużo osobistego wdzięku, na co w dużej mierze składa się jej łagodny uśmiech oraz pogodne ciemnoszare oczy. Ale najważniejsze to, iż umie rozmawiać o sprawach poważnych na wesoło i o sprawach wesołych całkiem serio. Ma w sobie dużo sentymentu do tradycji lotniczych, potrafi kogoś przekonać do rzeczy trudnych, prawie niemożliwych, w rozmowie bywa przeważnie zwięzła i subtelna; lubi mówić o rzeczach konkretnych, interesujących. Często wraca myślami do pierwszych wędrówek na odległe od domu lotnisko, do pierwszych lotów, dokładnie pamięta kierunki startu szybowców podczas przeprowadzania poszczególnych zadań. Czas na rozmowie z Majewską szybko ucieka, bo opowiada to co może naprawdę zaciekawić i pobudzić do myślenia. O Peli mówi się z szacunkiem, z uznaniem, zawsze wymieniając jakąś jej zaletę, a więc Pela jest dla jednych fajna, morowa, dla drugich koleżeńska i uczynna, a dla innych właśnie taka, z której można brać jak najlepszy przykład. Oczywiście te walory i cechy charakteru jednają jej przyjaciół i wielbicieli. Majewska otrzymuje z różnych stron Polski listy — a także i zza granicy — świadczące nie tylko o jej popularności, ale popularności, jaką cieszy się nasze szybownictwo. Oto fragment jednego z listów:

„Kochana Pani szybowniczko! Chodzę do VI oddziału szkoły ogólnokształcącej we Wrocławiu. Od najmłodszych lat tak jak Pani marzę o lataniu w przestworzach. Dużo o Pani czytałem, bo pobiła Pani już mnóstwo rekordów świata na szybowcach. Ach, żeby Pani wiedziała jaki jestem dumny, gdy zrobi Pani nowy rekord. Mam Pani fotografię wklejoną do zeszytu, a wyciętą z pisma lotniczego. Chciałbym kiedyś zobaczyć Panią na lotnisku..."

Wśród uczestników VII SMP (w słomkowym kapeluszu)

10 REKORDÓW ŚWIATA PELAGII MAJEWSKIEJ



1. (23.05.56) docel-powrót — 341,9 km; 2. (24.05.56) trójkąt 200 km — 66,551 km/ha; 3. (10.08.56) docel — 518,59 km; 4. (13.06.58) trójkąt 100 km — 76,193 km/h; 5. (10.08.58) docel — 518,59 km; 6. (10.08.58) przelot otwarty — 518,59 km; 7. (20.06.59) docel-powrót — 368 km; 8. (30.08.59) docel — 562,6 km; 9. (5.06.60) trójkąt 300 km — 53,08 km/h; 10. (14.07.60) trójkąt 300 km — 62,29 km/h.

POCIĄG osobowy Łódź — Lublin był przepełniony. Majewska wraz ze Sławkiem jechała do rodziny. Sławek trochę marudził, ale wkrótce zasnął na kolanach mamy. Czas dłużył się: oczy szybowniczki spoglądały z tęsknotą przez okno wagonu na wspaniały szlak cumulusów. „Jaka szkoda, że nie można być teraz w powietrzu" — myślała. Na dworcu kolejowym w Dęblinie wsiadła roześmiana grupka podchorążych lotnictwa. Wtedy Pela przypomniała sobie, jak przed laty Tadek — jej obecny mąż — w takim mundurze przyjeżdżał na urlop do domu i jej składał wizyty.

Przed Lublinem, gdy zaczynała drzemać i w przedziale zrobiło się dość luźno, drzwi otworzyły się.

— Dzień dobry pani... — ktoś powiedział i zasalutował.

Majewska uważnie przyjrzała się młodemu podchorążemu lotnictwa. „Czyżby kolega lub znajomy męża, a może to któryś z moich uczniów" — szukała w myślach. Nikogo jednak nie mogła sobie przypomnieć.

— Czy pani mnie pamięta? — zapytał podchorąży.

— Nie, nie przypominam sobie pana — odrzekła z zakłopotaniem.

— Znam panią z Tyszowiec. Byłem przy lądowaniu pani na boisku sportowym. Czy pamięta pani to oczekiwanie na samolot? Gdy zaczął padać deszcz, przyleciała maszyna po panią. Ja wtedy trzymałem za skrzydło „Jaskółkę". Wtedy strasznie niepokoiłem się za panią, drżały mi palce ze zdenerwowania. A potem byłem dumny, że już pani spokojnie leci. Wtedy właśnie postanowiłem zostać pilotem.

— Tak, to wszystko co pan opowiedział jest rzeczywiście prawdą, byłam w Tyszowcach — odpowiedziała wolno, z zastanowieniem Majewska.

— Myślałem, że kiedyś panią zobaczę, że będę mógł pani podziękować i pogratulować. Nie przypuszczałem, że spotkam panią tak szybko, dzisiaj.

— Jestem zaskoczona i jednocześnie szczęśliwa z tego, o czym pan mi opowiedział.

— Patrząc na panią wydaje mi się, że oglądam film. Pani start przed pięciu laty, moje pierwsze loty na szybowcach, dni spędzone w Oficerskiej Szkole Lotniczej... i spotkanie pani.

— Najczęściej treść filmu wyjęta jest z naszego życia.

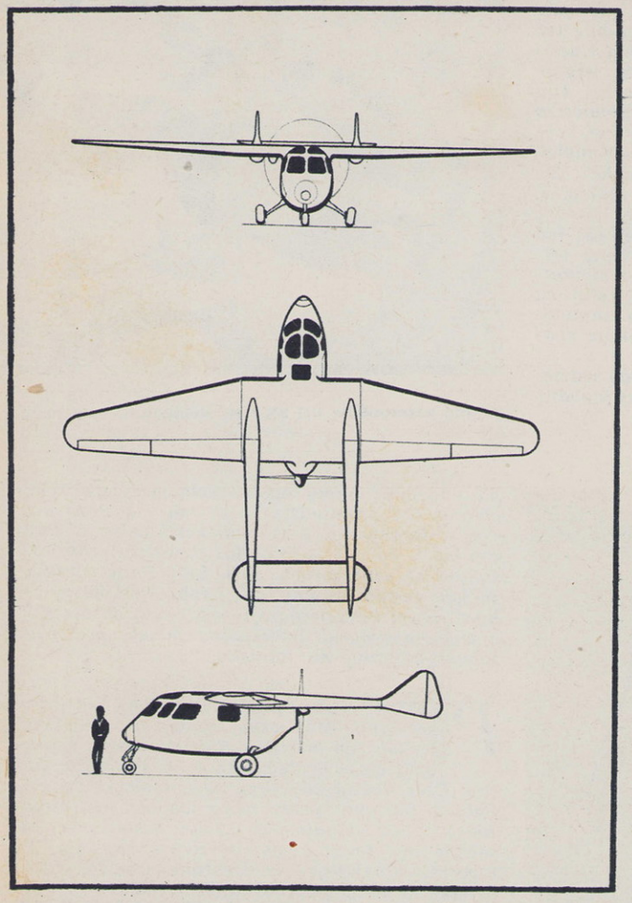
— Ma pani rację.

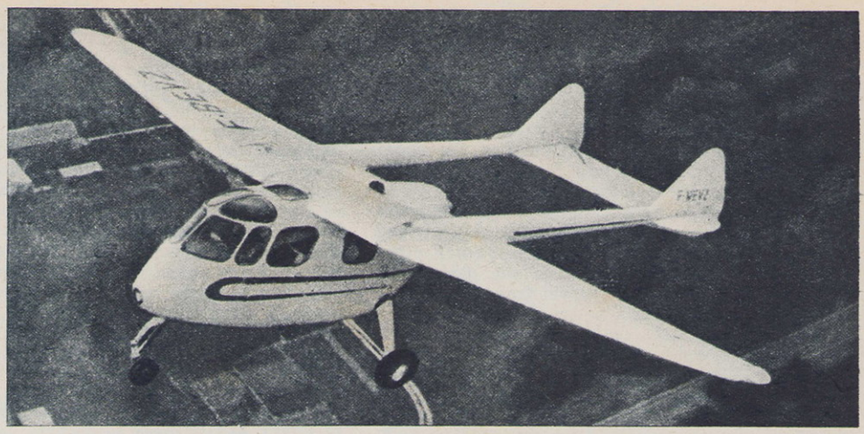
— Dziękuję panu. Ja wysiadam z synem w Lublinie.

— Ja też, z tym, że czekam na pociąg do Tyszowiec.

KONIEC

SAMOLOT TURYSTYCZNY
SUC–11–G „SUPERCOURLIS" ● FRANCJA





ZNANY z lat 1946—47 francuski samolot turystyczny o oryginalnym układzie SUC-10 „Courlis" doczekał się obecnie swego następcy, ulepszonej wersji SUC-11-G „Supercourlis". Dawny silnik o mocy 180 KM, który był przyczyną wielu wypadków i ostatecznie doprowadził do zawieszenia lotów na „Courlisach", został w nowej wersji zastąpiony przez silnik Continental o większej mocy – 240 KM. Z nowym silnikiem samolot posiada o wiele lepsze własności lotne i znacznie większe bezpieczeństwo w locie. Samolot może być użytkowany w wielu wersjach, jak np. turystyczno-pasażerskiej, dyspozycyjnej, towarowej, fotogrametrycznej, sanitarnej itp.

„Supercourlis" jest 5-miejscowym, jednosilnikowym górnopłatem o układzie dwubelkowym, konstrukcji metalowej.

Skrzydło trójdzielne składa się z prostokątnej części środkowej połączonej na stałe z kadłubem i trapezowych części skrajnych. Na częściach skrajnych zabudowane są klapy wyporowe i lotki. Konstrukcja duralowa.

Kadłub stanowi właściwie gondolę mieszczącą kabinę załogi i zespół napędowy. Kabina jest bogato oszklona i odznacza się dobrą widocznością. Wejście przez boczne drzwi. Kadłub zbudowany jest ze spawanych blach stalowych, usztywnionych pianką ebonitową.

Usterzenie zbudowane z duralu składa się z prostokątnego usterzenia wysokości i podwójnego usterzenia kierunku wspartego na dwóch belkach zamocowanych do środkowej części skrzydła.

Podwozie stałe, trzykołowe. Amortyzatory olejowo-powietrzne. Silnik płaski Continental o mocy 204 KM zabudowany w tylnej części gondoli kadłuba napędza przestawialne śmigło pchające Hartzell o stałej liczbie obrotów. Silnik wyposażony jest w wentylator zapewniający dostateczne chłodzenie. Zbiorniki paliwa w skrzydłach. **(JS)**

DANE TECHNICZNE

Wymiary:			
Rozpiętość	–	12,35	m
Długość	–	8,18	m
Wysokość	–	2.68	m
Powierzchnia nośna	–	19.60	m²
Wydłużenie	–	7,8	
Ciężary:			
Ciężar w locie	–	1 560	KG
Ciężar handlowy	–	560	kG
Obciążenie powierzchni	–	80	kG/m²
Obciążenie mocy	–	6,5	kG/KM

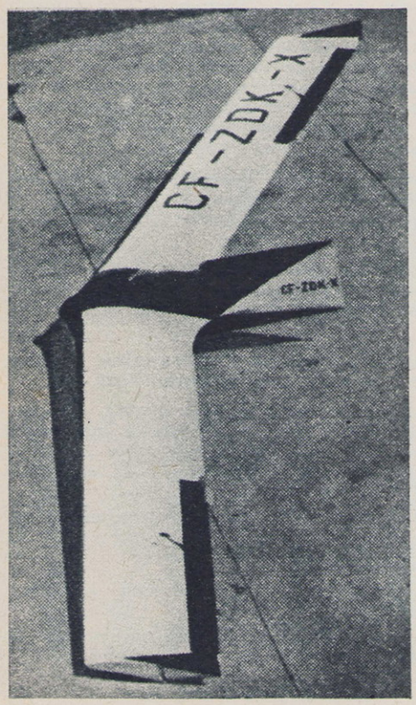
Osiągi:			
Prędkość przelotowa	–	200	km/h
Prędkość lądowania	–	85	km/h
Czas wznoszenia na 360 m	–	1	min 15 sek
Pułap praktyczny	–	4 500	m
Zasięg	–	800	km
Zasięg z dodatkowym zbiornikiem w kadł.	–	1 000	km
Zużycie paliwa	–	60	l/h

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

BEZOGONOWY SZYBOWIEC DOŚWIADCZALNY
BKB-1 ● KANADA

ORYGINALNY bezogonowy szybowiec doświadczalny zbudowany został w Kanadzie przez jednego z naszych rodaków, inż. S. K. Brochockiego. Pierwszy lot tego ciekawego szybowca odbył się 10 października 1959 r. Główne zalety szybowca BKB-1 to niezwykle prosta i zwarta konstrukcja oraz ułatwiony transport (szybowiec może być transportowany „bokiem" za samochodem, bez potrzeby demontażu).

BKB-1 jest jednomiejscowym, wolnonośnym średniopłatem zbudowanym w układzie bezogonowca, konstrukcji drewnianej.



Płat prostokątny posiada skos do tyłu 13°. Profil NACA 8-H-12 stały na całej rozpiętości. Płat jest dość silnie skręcony geometrycznie (5°). Wznios wynosi około 1,5°. Konstrukcja jednodźwigarowa z kesonem noskowym. Sterolotki (elewony) umieszczone na końcach skrzydeł są wyważone masowo i zaopatrzone w klapki wyważające. Sterolotki spełniają jednocześnie rolę lotek (wychylenia przeciwne) i steru wysokości (wychylenia zgodne).

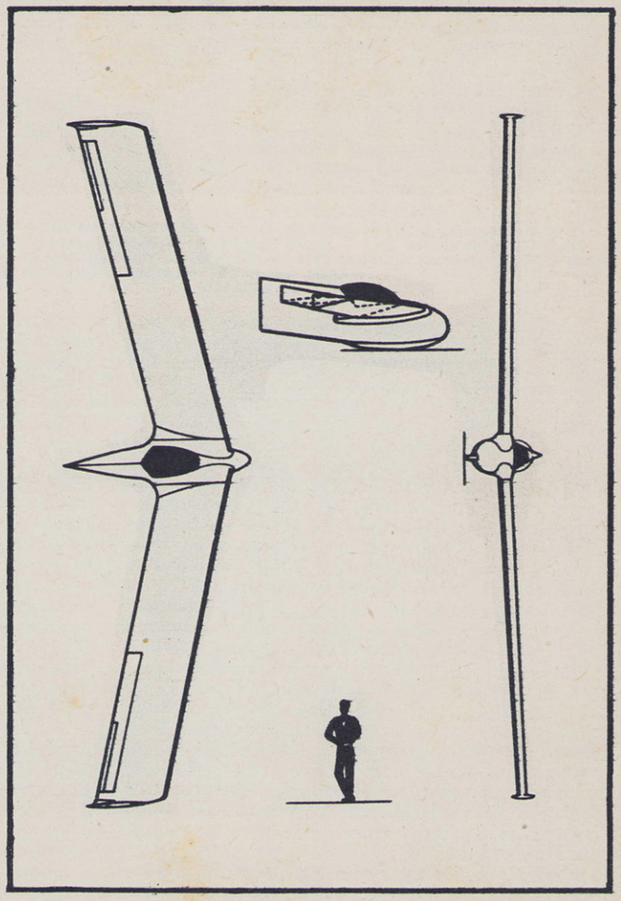
Kadłub krótki, zakończony z tyłu ostrzem („siekierka"). Konstrukcja półskorupowa z pokryciem ze sklejki. Kabina o raczej słabej widoczności umieszczona jest nad opływową częścią płata. Osłona kabiny tłoczona z jednego arkusza plexi.

Usterzenia wysokości brak. Usterzenie kierunku składa się z dwóch trójkątnych powierzchni osadzonych na końcach skrzydeł. Stery kierunku służą jednocześnie jako hamulce aerodynamiczne i mogą się wychylać na zewnątrz o 75°.

Podwozie składa się z amortyzowanego niewciąganego koła i płozy amortyzowanej gumą. **(JS)**

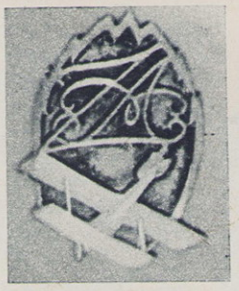
DANE TECHNICZNE

Wymiary:			
Rozpiętość	–	11,9	m
Długość	–	3,0	m
Wysokość	–	0,9	m
Powierzchnia nośna	–	14,4	m²
Wydłużenie	–	10	
Ciężary:			
Ciężar własny	–	168	kG
Ciężar całkowity	–	259	kG
Obciążenie powierzchni	–	18	kG/m²
Osiągi:			
Doskonałość (max.)	–	30	
– przy prędkości	–	87	km/h
– przy opadaniu	–	0,76	m/sek
Opadanie minimalne	–	0,72	m/sek
– przy prędkości	–	71	km/h
Prędkość przeciągnięcia	–	56	km/h
Prędkość dopuszczalna	–	162	km/h
Prędkość holowania (wyciągarka)	–	100	km/h



Związek Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej

Mgr inż. Zdzisław Sikorski

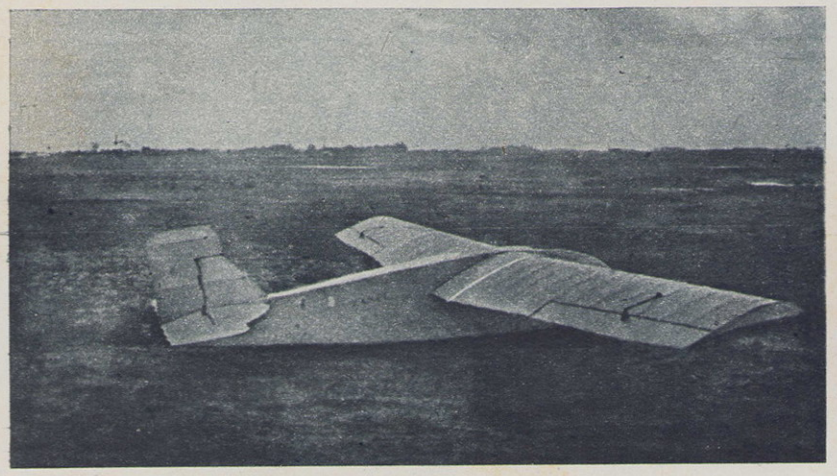


Znaczek Związku

WŚRÓD powodzi różnych rocznic i jubileuszów lotniczych obchodzonych w poprzednich latach bez echa minęła rocznica powstania najstarszej organizacji lotniczej w Polsce, a mianowicie Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej. Powstał on w czasie, gdy lotnictwo światowe stawiało swe pierwsze kroki i było owiane mgłą tajemniczości i romantyzmu. Te poczynania lotnicze znalazły we Lwowie wielu entuzjastów, zwłaszcza wśród młodzieży technicznej. Ludzie ci, pociągnięci nieprzepartym urokiem lotnictwa, utworzyli pierwszą polską organizację lotniczą.

Dnia 6 listopada 1909 roku z inicjatywy inż. Libańskiego odbyło się pierwsze konstytucyjne zebranie Związku, którego założycielami byli m. in. studenci: Dzwonkowski, Kisielnicki, Okołow-Podhorski, Orynowski, Toruń, Vorbrodt i Zielski. Związek Awiatyczny od samego początku istnienia cieszył się czynnym poparciem i opieką profesorów Hubera i Sochackiego. Reprezentantem prasowym Związku było od maja 1913 r. pismo warszawskie „Lotnik i Automobilista". Od momentu swego powstania aż do pierwszej wojny światowej rozwijał Związek ożywioną działalność naukową i propagandową. Przy poparciu prof. Hubera urządzono cykl wykładów o lotnictwie, zorganizowano wycieczkę na Meeting Lotniczy w Budapeszcie, sprowadzono pilota francuskiego Pierre Granda, który po raz pierwszy we Lwowie wykonał szereg wzlotów. W roku 1910 powstało „Akcyjne Towarzystwo Budowy Aeroplanu", które miało przystąpić do budowy samolotów. W jesieni 1910 roku Związek Awiatyczny zorganizował I Wystawę Awiatyczną w gmachu Politechniki. Wystawiono na niej kilka samolotów polskiej konstrukcji, liczne modele, zdjęcia, mapy itd. Wystawa ta musiała być poważniejszym przedsięwzięciem, jeżeli obejmowała również szereg eksponatów firm zagranicznych. W roku 1911 uruchomił Związek pierwszą w Polsce modelarnię lotniczą, a w 1913 r. zorganizował II Wystawę Awiatyczną.

Ciekawym faktem ilustrującym wszechstronną działalność Związku Awiatycznego jest wystosowany do władz Politechniki w roku 1913 memoriał domagający się utworzenia laboratorium aerodynamicznego i katedry lotnictwa. Owocną



Szybowiec CW-1 (1928 r.)

działalność Związku Awiatycznego przerwała na długie lata zawierucha pierwszej wojny światowej. Wielu członków Związku Awiatycznego służyło w obcych formacjach lotniczych ginąc często za cudzą sprawę. Ci co przeżyli, natychmiast po odzyskaniu niepodległości stanęli w szeregach lotnictwa polskiego. Z szeregów Związku wyszli tacy lotnicy jak Bastyr, Stec, Toruń.

Działalność swą wznowił Związek dopiero w 1923 roku. Praca była trudna, gdyż należało odrobić długoletnią przerwę, w czasie której lotnictwo poczyniło olbrzymie postępy. Praca ograniczała się początkowo do propagandy, kompletowania biblioteki naukowej i starań o utworzenie studium lotniczego na Politechnice. W roku 1924 rozpoczęto prace w dziedzinie szybownictwa, które doprowadziły w latach następnych do pięknych wyników. W tym właśnie roku przystąpiono do budowy szybowca CW-1 konstrukcji Wacława Czerwińskiego. Budowa ta z powodu dużych trudności, wynikłych z braku odpowiedniego pomieszczenia, przeciągnęła się aż do roku 1927.

Na wiosnę 1928 roku doszła do skutku wyprawa szybowcowa na tereny położone w okolicy Złoczowa. Wyprawa ta może poszczycić się lotem trwającym 4 minuty i 13 sekund wykonanym przez Szczepana Grzeszczyka (był to ówczesny rekord Polski). Lot ten miał bardzo duże znaczenie, gdyż przełamał nieufność jaką żywiono do szybownictwa po pierwszych nikłych rezultatach osiągniętych na konkursach szybowcowych w Białce i Gdyni. Zrozumiano wówczas, że i w Polsce można latać bez silnika.

Od tej chwili datuje się szybki rozwój polskiego szybownictwa, a Lwów staje się ośrodkiem, z którego wychodzą coraz to nowi konstruktorzy i piloci.

W roku 1926 powstają warsztaty Związku Awiatycznego, w których zostają zbudowane nowe typy szybowców jak CW-2, CW-3, CW-4, CW-5 i CWJ konstrukcji Wacława Czerwińskiego. Szybowce te wkrótce zdają egzamin ze swej użyteczności na nowym szybowisku w Bezmiechowej. Bezmiechowa, ta najbardziej w okresie międzywojennym popularna i na najwyższym poziomie stojąca szkoła szybowcowa, powstała dzięki inicjatywie grupy członków Związku Awiatycznego i Aeroklubu Lwowskiego, którzy w styczniu 1929 roku tereny te dokładnie zbadali. W zorganizowanej nowej wyprawie szybowcowej na wiosnę tegoż roku pilot Szczepan Grzeszczyk ustanawia nowy rekord Polski czasem lotu 2 godziny, 11 minut i 5 sekund.

W roku 1933 następuje reorganizacja warsztatów, w wyniku której powstaje „Towarzystwo Eksploatacji Warsztatów Związku Awiatycznego S.P.L.". W tak zreorganizowanych warsztatach powstają nowe konstrukcje szybowców jak CWJ-bis („Skaut"), CW-7, CW-8, CW-8 bis. Szybownictwo polskie rozwija się teraz żywiołowo i zajmuje obok Niemiec czołowe miejsce w świecie. Ta pionierska praca Związku Awiatycznego została okupiona dużymi trudami i ofiarami — nie brakło nawet ofiary życia ludzkiego. Giną w wypadkach lotniczych wybitni członkowie Związku — Zygmunt Laskowski, Władysław Chodaczek, Adam Nowotny, Zbigniew Kołodyński.

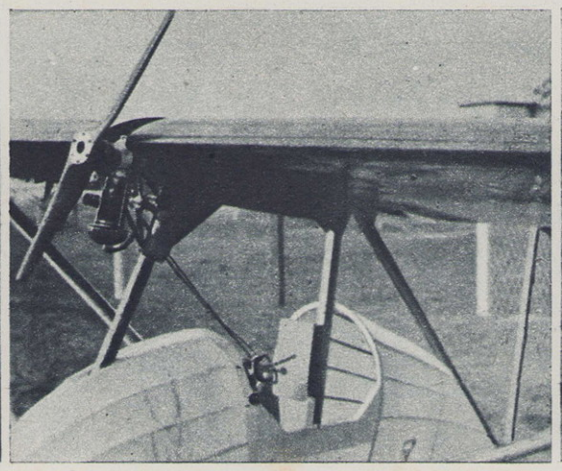
Ponieważ Związek Awiatyczny będący kołem naukowym nie mógł zająć się wyszkoleniem odpowiedniej ilości pilotów, więc z inicjatywy jego członków dochodzi do skutku pierwsze organizacyjne zebranie „Akademickiego Aeroklubu" w lutym 1927 roku. Związek Awiatyczny zwraca również swą działalność w kierunku zapewnienia pomocy naukowej dla studentów utworzonego studium lotniczego. Pomoc ta polega na prowadzeniu biblioteki z działem katalogów technicznych, urządzaniu zebrań z referatami naukowymi oraz organizowaniu wycieczek na zagraniczne wystawy lotnicze (Paryż, Mediolan) i do krajowych fabryk lotniczych.

Piękne tradycje Związku Awiatycznego nie mogły pozostać bez wpływu na charakter jego późniejszych prac. Nic też dziwnego, że mimo dużych trudności finansowych Związek popiera wszelkie prace konstrukcyjne swych członków. W dziale płatowcowym prace te szły w kierunku zbudowania popularnego płatowca słabosilnikowego. Wynikiem tego było zbudowanie w 1935 roku oryginalnego płatowca z licencji francuskiej „Pou du Ciel" będącego wówczas na zachodzie ostatnim „krzykiem mody". Niestety, nadzieje w nim pokładane zawiodły. Równocześnie pracowano nad budową silnika małej mocy do płatowca popularnego i silnika do motoszybowca. Zbudowano silniki JS-3 16 KM oraz JS-4 8 KM konstrukcji Jerzego Szablowskiego.

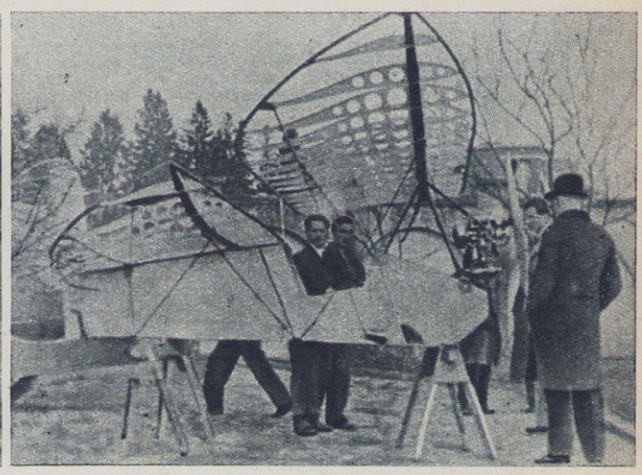
Tak owocną i różnorodną działalność Związku Awiatycznego zakończył wybuch drugiej wojny światowej. Niektórzy członkowie Związku zginęli w czasie działań wojennych, inni rozproszyli się po świecie, a tylko nielicznym było dane wrócić do pracy w lotnictwie wyzwolonej Ojczyzny. Takie nazwiska byłych członków Związku Awiatycznego jak Rudolfa Matza, Rudolfa Weigla, Franciszka Kotowskiego, Piotra Mynarskiego, Stanisława Lassoty czy też Władysława Nowakowskiego są dobrze znane dzisiejszym pracownikom i entuzjastom lotnictwa.

Wacław Czerwiński przy budowie swego szybowca CW-1.

Szybowiec CW-8 z silnikiem JS-4 o mocy 8 KM.



Samolot „Pou du Ciel" w budowie — Lwów 1935 r.



WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Adres redakcji:
Warszawa 10,
ul. Widok 8.
Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa. ul. Miedziana.

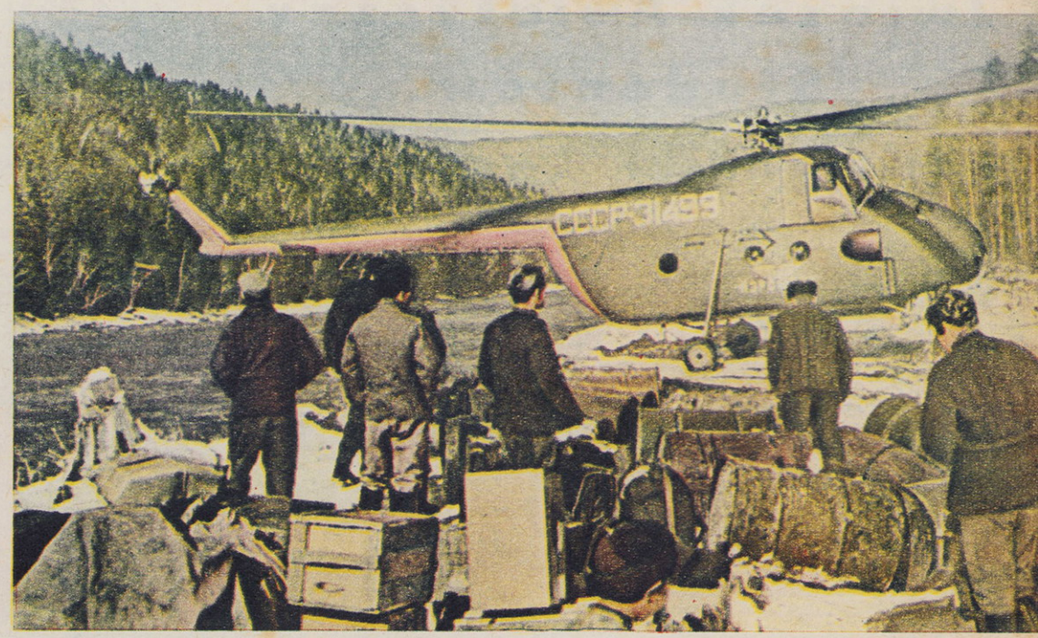
NUMER PODPISANO DO DRUKU 2. VIII. 1961 R. Zam. 5360/C S-16

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

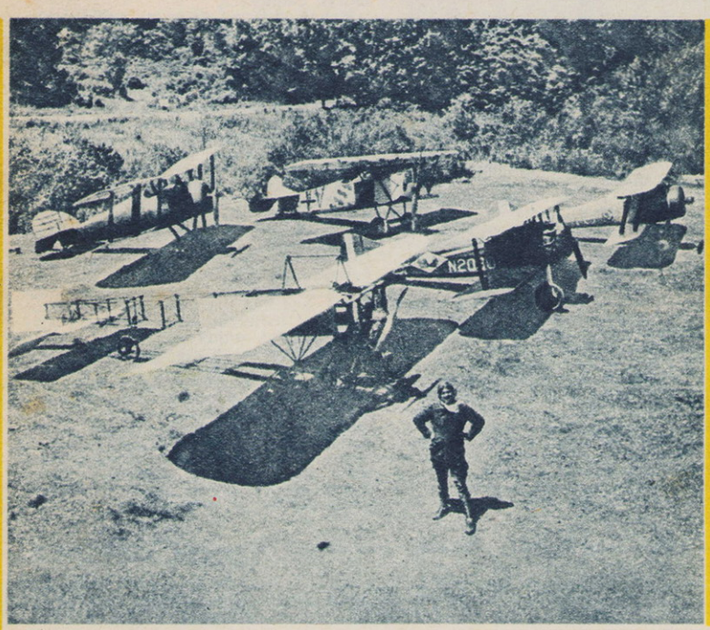
MISTRZOWIE PILOTAŻU

Wśród wielu pilotów demonstrujących najnowsze samoloty naddźwiękowe w czasie parady lotnictwa radzieckiego nad Tuszyno byli również piloci 1 klasy: J. Niemcewicz, S. Pierowski i N. Szczerbina. Oficerowie ci należą do grona najlepszych pilotów ZSRR. Foto: „Krasnaja Zwiezda"

RADZIECKIE ŚMIGŁOWCE W TAJDZE



Śmigłowce chętnie wykorzystywane są przez radzieckich geologów. Oto Mi-4 w bazie geologicznej w kraju Chabarowskim, po przywiezieniu sprzętu i żywności. Foto: „Graždanskaja Awiacja"



ORYGINALNY ZBIERACZ

34-letni Cole Palen z okolic Nowego Jorku ma dziwną pasję. Oto postanowił skolekcjonować jak największą ilość oryginalnych egzemplarzy (remontując je) względnie dokładnych kopii starych samolotów. Na zdjęciu – Cole Palen i jego samoloty, wśród których widać Bleriota z r. 1910, Sowpitha z r. 1918 i Fokkera z r. 1917. Oryginalny „zbieracz" sam lata na tych samolotach, jak dotychczas – bez wypadku.

Foto: „The Illustrated London News"

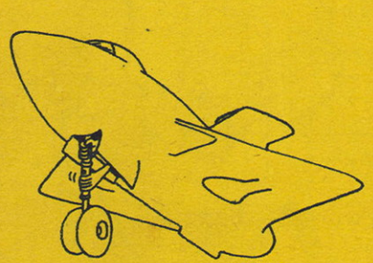
„BOMBA" GASZĄCA

W dążeniu do zabezpieczenia lasów przed pożarami konstruktorzy opracowali już wiele specjalnych aparatur do gaszenia płomieni. Na zdjęciu: Śmigłowiec Kaman H-43H „Huskie" z podwieszoną pod kadłubem „bombą" wypełnioną płynem gaszącym.

Foto: „Der Flieger"

SPORTOWA AMFIBIA

Jednym z ciekawszych samolotów włoskiej produkcji jest amfibia Nardi F. N. 333, wyróżniająca się elegancją sylwetki i pięknym wykończeniem. Foto: „Ali Nuove"



Bez słów

LOTNISKOWY „POCIĄG"

W portach lotniczych na świecie używane są różnego rodzaju pojazdy mechaniczne do przewożenia pasażerów z budynku dworca lotniczego do samolotu i odwrotnie. Oto dwuwagonikowy „pociąg" używany na lotnisku amsterdamskim Schiphol.
Foto: „Der Flieger"